

**EVALUASI PROYEK PENINGKIAN *CONTAINER YARD*
TERHADAP KEGIATAN *EXPORT IMPORT*
DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh:

SATRIA ISWAHYUDI
NIT. 52155870 K

PROGRAM STUDI

KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN

DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN

SEMARANG

2019

**EVALUASI PROYEK PENINGGIAN *CONTAINER YARD*
TERHADAP KEGIATAN *EXPORT IMPORT*
DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG**



SKRIPSI

**Diajukan guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Terapan Pelayaran**

Disusun Oleh:

**SATRIA ISWAHYUDI
NIT. 52155870 K**

**PROGRAM STUDI
KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHANAN
DIPLOMA IV POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

2019

HALAMAN PERSETUJUAN

EVALUASI PROYEK PENINGGIAN *CONTAINER YARD* TERHADAP KEGIATAN *EXPORT IMPORT* DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG

DISUSUN OLEH:

SATRIA ISWAHYUDI
NIT. 52155870 K

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 2019

Dosen Pembimbing
Materi

Dosen Pembimbing Metodologi dan
Penelitian

NUR ROHMAN, S.E., M.M.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

HENNY WAHYU W., M.Pd.
Pembina (IV/a)
NIP. 19541108 198003 2 002

Mengetahui
KETUA PROGRAM STUDI KALK

Dr. WINARNO, S.ST., M.H.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19760208 200212 1 003

HALAMAN PENGESAHAN

“EVALUASI PROYEK PENINGGIAN *CONTAINER YARD* TERHADAP KEGIATAN *EXPORT IMPORT* DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG”

Disusun Oleh:

SATRIA ISWAHYUDI
NIT. 52155870 K

Telah Diuji dan disahkan oleh Dewan Penguji serta dinyatakan lulus dengan

Nilai 95 Pada Tanggal 8 Agustus 2019

Penguji I



Dr. RIYANTO., SE., M.Pd.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19600123 198603 1 002

Penguji II



NUR ROHMAH, S.E., M.M.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji III



SLAMET RIYADI, M.Si.
Penata Tingkat I (III/d)
NIP. 19750502 199808 1 001

Dikukuhkan oleh:

**DIREKTUR POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG**

Dr. Capt. MASHUDI ROFIK, M.Sc.
Pembina Tingkat I (IV/b)
NIP. 19670605 199808 1 001

HALAMAN PERNYATAAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : SATRIA ISWAHYUDI

NIT : 52155870 K

Program Studi : Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Menyatakan bahwa skripsi yang saya buat dengan judul **“Evaluasi Proyek Peninggian Container Yard Terhadap Kegiatan Export Import di Terminal Petikemas Semarang”** adalah benar-benar hasil karya saya bukan jiplakan skripsi dari orang lain dan saya bertanggung jawab kepada judul maupun isi dari skripsi ini. Bilamana terbukti merupakan jiplakan dari orang lain maka saya bersedia untuk membuat skripsi dengan judul baru dan atau menerima sanksi lain.

Semarang, 5 Agustus 2019

Yang menandatangani

METERAI
TEMPEL

01A2AFF818296383

6000
RUPIAH

SATRIA ISWAHYUDI
NIT. 52155870 K

MOTTO

1. La haula wa la quwwata illa billahil ‘aliyyil azhimi
2. Sedikit lebih beda itu lebih baik, daripada sedikit lebih baik
3. Jika menerima kebaikan dari orang lain, tulis di atas batu supaya tidak hilang dari ingatan. Bila berbuat baik kepada orang lain, tulis di atas tanah supaya segera hilang dari ingatan
4. Jika fisik kita sudah menyerah, biarkan mental kita yang menguatkan
5. *No alarm clock needed, my passion wakes me up*



HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini penulis persembahkan untuk :

1. Ibunda dan Ayahanda tercinta, Ibu Tri Rastini serta Bapak Pandimin yang telah dengan tulus mendoakan, membimbing, mendukung dan memberi semangat serta tidak pernah berhenti mengingatkan untuk selalu meminta pertolongan kepada Allah SWT.
2. Kedua kakak saya Ludang Tobriyono, S.Pd., dan Devit Bayu Prihatin, S.Pd., yang telah memberikan doa, bimbingan, dukungan dan semangat dalam menyelesaikan penelitian ini.
3. Sahabat saya Ferra Rezkiana Devy yang telah memberikan doa, dukungan, dan semangat dalam menyelesaikan penelitian ini.
4. Seluruh teman-teman Prodi KALK angkatan LII yang telah memberikan semangat dalam menyelesaikan penelitian ini.
5. Sahabat-sahabat saya kasta Jogjakarta dan seluruh keluarga besar taruna angkatan LII yang selalu kompak dan semangat dalam menyelesaikan studi di PIP Semarang.
6. Seluruh karyawan Terminal Petikemas Semarang yang telah membantu dan membimbing sehingga dapat menyelesaikan penelitian ini.
7. Semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu, terima kasih atas segala bantuan, dukungan, dan doa sehingga dapat menyelesaikan penelitian ini.

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah rabbil'alamin, puji syukur kepada Allah SWT yang Maha Pengasih dan Maha Penyayang. Berkat kehendak-Nya penelitian dengan judul **“Evaluasi Proyek Peninggian Container Yard Terhadap Kegiatan Export Import di Terminal Petikemas Semarang”** dapat diselesaikan dengan baik. Penelitian ini bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat dan kewajiban bagi Taruna Program Diploma IV Program Studi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah melaksanakan Praktek Darat dan sebagai persyaratan untuk mendapatkan ijazah Sarjana Terapan Pelayaran (S. Tr. Pel.). Pada kesempatan ini, peneliti ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada :

1. Yth. Bapak Dr. Capt. Mashudi Rofik, M.Sc., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Yth. Bapak Dr. Winarno, S.ST., M.H., selaku Ketua Program Studi KALK Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Yth. Ibu Nur Rohmah, S.E., M.M., selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Yth. Ibu Henny Wahyu W., M.Pd., selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.
5. Yth. Seluruh Jajaran Dosen, Staff dan Karyawan Civitas Akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
6. Manajemen Terminal Petikemas Semarang yang telah menyediakan fasilitas dan data dalam melakukan penelitian ini.
7. Seluruh pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu yang telah membantu menyelesaikan penelitian ini.

Peneliti menyadari dalam penelitian ini masih banyak terdapat kekurangan sehingga mengharapkan kritik dan saran agar dapat membuat penelitian yang lebih baik. Semoga penelitian ini dapat bermanfaat dan menambah wawasan serta pengetahuan bagi pembaca.

Semarang, 5 Agustus, 2019

Peneliti



SATRIA ISWAHYUDI
NIT. 52155870 K



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
HALAMAN MOTTO	v
HALAMAN PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
ABSTRAK	xiv
<i>ABSTRACT</i>	xv
 BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
E. Sistematika Penulisan	7
 BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	10
B. Kerangka Pikir Penelitian	24

BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian	26
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	27
C. Jenis dan Sumber Data	28
D. Metode Pengumpulan Data	29
E. Teknik Analisa Data	32

BAB IV ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Objek Penelitian.....	34
B. Analisa Masalah	41
C. Pembahasan Masalah	43

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	60
B. Saran	61

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1.	Alat bongkar muat.....	40
Tabel 4.2.	Dermaga Terminal Petikemas Semarang	47
Tabel 4.3.	Lapangan Penumpukan Terminal Petikemas Semarang.....	47
Tabel 4.4.	Jumlah Kunjungan Kapal Tahun 2016-2018	51
Tabel 4.5.	Volume Arus <i>Container</i> Tahun 2016-2018	51
Tabel 4.6.	Produktifitas B/C/H Tahun 2017 dan 2018	52



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Proses peninggian CY-01	17
Gambar 2.2.	<i>Container Crane</i>	22
Gambar 2.3.	<i>Rubber Tyred Gantry</i>	23
Gambar 2.4.	<i>Automated Rubber Tyred Gantry</i>	23
Gambar 2.5.	<i>Trailer</i>	24
Gambar 2.6.	Kerangka Pikir.....	25
Gambar 4.1.	Foto udara Terminal Petikemas Semarang.....	36
Gambar 4.2.	Struktur Organisasi Terminal Petikemas Semarang.....	37
Gambar 4.3.	Lokasi pelaksanaan proyek peninggian CY 01	44
Gambar 4.4.	<i>Lay out</i> penyerahan area pekerjaan	48
Gambar 4.5.	<i>Lay out</i> Terminal Petikemas Semarang.....	50
Gambar 4.6.	Situasi <i>Container Yard</i> Saat Pengerjaan.....	54
Gambar 4.7.	Situasi proyek peninggian di CY-01	55
Gambar 4.8.	Dokumentasi Pelaksanaan Pengerjaan	56

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	01	Resume pelaksanaan pekerjaan
Lampiran	02	Surat Keputusan Tim Pengawasan Pembangunan
Lampiran	03	Arus <i>container</i> tahun 2016-2018
Lampiran	04	Grafik <i>container</i> tahun 2017
Lampiran	05	Kinerja Terminal Petikemas Semarang tahun 2016-2018
Lampiran	06	Profil Terminal Petikemas Semarang
Lampiran	07	Hasil wawancara



ABSTRAK

Satria Iswahyudi, 2019, 52155870.K, “*Evaluasi Proyek Peninggian Container Yard Terhadap Kegiatan Export Import di Terminal petikemas Semarang*”, skripsi Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Program Diploma IV, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Nur Rohmah, S.E., M.M., Pembimbing II: Henny Wahyu W., M.Pd.

Terminal Petikemas Semarang adalah tempat untuk bongkar muat *container* internasional di pelabuhan. Akibat terjadinya penurunan permukaan tanah di wilayah pesisir utara Kota Semarang, maka dilakukan peninggian terhadap *container yard* (CY 01) sehingga aktivitas penataan *container* di Terminal Petikemas Semarang menjadi terganggu. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui alasan dilakukannya proyek peninggian *container yard* di Terminal Petikemas Semarang, dampak dari proyek peninggian *container yard* terhadap kegiatan *export import* di Terminal Petikemas Semarang, serta upaya yang harus dilakukan agar proses kegiatan *export import* berjalan dengan lancar ditengah adanya proyek peninggian *container yard* di Terminal Petikemas Semarang.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif. Metode deskriptif adalah metode yang digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya. Penelitian kualitatif digunakan untuk menganalisis fenomena, peristiwa, aktivitas sosial, sikap, persepsi, dan orang secara individual maupun kelompok. Jenis data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder, sedangkan pengumpulan data dilakukan dengan melakukan observasi, wawancara, dokumentasi, dan studi kepustakaan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa alasan dilakukannya proyek peninggian *container yard* di Terminal Petikemas Semarang adalah terjadinya penurunan permukaan tanah serta banjir rob sehingga berpotensi merusak muatan yang ada di dalam *container* bila terendam air laut, mempercepat terjadinya korosi pada *container* bila terendam air laut, dan merusak permukaan *container yard* sehingga dapat membahayakan proses *stacking* karena kontur permukaan *container yard* menjadi tidak rata atau bergelombang bila tergenang air. Dampak yang terjadi akibat adanya proyek peninggian *container yard* adalah berkurangnya kapasitas *container yard* sehingga mengakibatkan relokasi terhadap *container yard* yang berlokasi lebih jauh sehingga bongkar muat menjadi terhambat, mobilitas *trailer* terganggu akibat adanya kendaraan proyek dan tumpukan material proyek yang berserakan di area *container yard*. Upaya agar kegiatan *export import* dapat berjalan dengan lancar ditengah adanya proyek peninggian *container yard* adalah menambah jumlah armada *trailer* yang dioperasikan ketika proses bongkar *container import*, meningkatkan koordinasi antara pihak Terminal Petikemas Semarang dan pihak kontraktor serta meningkatkan *safety patrol* di area *container yard*.

Kata kunci : Proyek, *Container Yard*, *Export*, *Import*

ABSTRACT

Satria Iswahyudi, 2019, 52155870.K, *“Evaluation Of The Container Yard Elevation Project On Import Export Activities In Semarang Container Terminals”* Mini Thesis Port and Shipping Department, Diploma Program IV, Semarang Merchant Marine Polytechnic, 1st Supervisor: Nur Rohmah, S.E., M.M., 2nd Supervisor: Henny Wahyu W., M.Pd.

Semarang Container Terminal is a place for loading and unloading international containers at the port. As a result of the decrease in land surface in the northern coastal area of Semarang City, the elevation of the container yard (CY 01) is carried out so that container structuring activities in the Semarang Container Terminal were disrupted. The purpose of this research was to find out the reason of carrying out a container yard elevation project in Semarang Container Terminal, the impact of a container yard elevation project on export import activities at the Semarang Container Terminal, as well as efforts to make the import export process run smoothly in the middle there is a container yard elevation project in Semarang Container Terminal.

This research used descriptive qualitative method. Descriptive method, is a method used to analyze data by describing or explain data that has been collected as it is. Qualitative research is used to analyze phenomena, events, social activities, attitudes, perceptions, and people individually or in groups. The types of data collected in this research are primary data and secondary data, while data collection is done by conducting observations, interviews, documentation, and literature studies.

The results showed that the reason of carrying out a container yard elevation project in Semarang Container Terminal was a decrease in land surface and tidal flooding that could potentially damage the load inside the container if submerged in sea water, accelerating the corrosion of containers if submerged in sea water, and damage the surface of the container yard and endanger the stacking process because the contour of the container yard surface becomes uneven or bumpy when it is flooded. The impact caused by the container yard elevation project was the reduction in container yard capacity resulting in relocation of the container yard located further so loading and unloading was hampered, trailer mobility was disrupted due to the presence of project vehicles and a pile of project material scattered in the container yard area. Efforts to make import export activities run smoothly in the midst of container yard elevation projects are to increase the number of trailer fleets operated during the process of loading imported containers, improve coordination between Semarang Container Terminals and contractors and improve safety patrols in container yard areas.

Keywords: Project, Container Yard, Export, Import

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perdagangan internasional merupakan salah satu sektor ekonomi yang mempunyai peranan dalam menunjang pembangunan Indonesia. Transaksi antar negara-negara di dunia akan menciptakan kerjasama yang saling menguntungkan serta berorientasi pada peningkatan kesejahteraan masing-masing negara. Berdasarkan letak geografisnya, Indonesia terletak pada posisi silang di antara Benua Asia dan Benua Australia, serta di antara Samudera Hindia dan Samudera pasifik sehingga berada di persinggahan rute perdagangan dunia. Perdagangan internasional atau yang lebih dikenal dengan *export import* adalah transaksi jual beli yang dilakukan antara pedagang dari satu negara dengan pedagang yang berasal negara lain melalui prosedur dan persyaratan yang telah disepakati oleh kedua belah pihak. *Export* merupakan kegiatan mengeluarkan barang dari daerah pabean suatu negara ke daerah pabean negara lain, sedangkan *import* merupakan kegiatan memasukan barang dari daerah pabean negara lain ke dalam daerah pabean suatu negara.

Perdagangan internasional sangat tergantung pada kesiapan transportasi, baik angkutan darat, laut, maupun udara. Moda transportasi laut merupakan salah satu jenis transportasi yang sering digunakan di Indonesia. Moda transportasi laut digunakan untuk mendukung kelancaran kegiatan ekonomi pedagang domestik maupun internasional. Moda transportasi laut

yang menggunakan kapal sebagai sarana pengangkut dinilai lebih efektif karena mampu mengangkut muatan dalam jumlah besar, selain itu mampu menempuh jarak yang jauh antar pulau dan antar negara dengan biaya per satuan jarak dan persatuan bobot yang murah. Dengan pertimbangan itulah sampai dengan zaman modern saat ini, fasilitas angkutan melalui laut masih digunakan dan kapal laut merupakan alternatif yang sangat cocok bagi para *exportir* maupun *importir*. Untuk menunjang kegiatan *export* dan *import* ini Indonesia harus memiliki sarana dan prasarana yang memadai, karena kemandapan sistem perdagangan internasional tidak terlepas dari fungsi pelabuhan.

Peran pelabuhan sangat vital dalam perekonomian Indonesia. Kehadiran pelabuhan yang memadai dapat menunjang mobilitas barang dan manusia. Pelabuhan menjadi infrastruktur penting sebagai penghubung antar pulau maupun antar negara. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang dan bongkar muat barang, berupa terminal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi (UU No.17 Tahun 2008). Pelabuhan dalam aktivitasnya mempunyai peran penting untuk pertumbuhan industri dan perdagangan yang menjadi komponen usaha yang dapat memberikan kontribusi yang baik bagi pembangunan Indonesia. Hal ini

memberikan pengaruh terhadap pengelolaan usaha pelabuhan tersebut agar pengoperasiannya dapat dilakukan secara efektif sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat dengan biaya yang terjangkau.

Pelabuhan Tanjung Emas merupakan salah satu pintu gerbang keluar masuk kapal dan barang baik domestik maupun internasional dan tergolong pelabuhan kelas I yang telah dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat. Pelabuhan Tanjung Emas merupakan salah satu pelabuhan yang ada di lingkungan PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III. Sebagai langkah antisipasi Pelabuhan Tanjung Emas terhadap pertumbuhan angkutan peti kemas, yang secara nyata memerlukan pengelolaan yang lebih profesional, PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III melakukan pemekaran Organisasi Pelabuhan Tanjung Emas menjadi 2 bagian yaitu pengelolaan terminal peti kemas secara mandiri dibawah tanggung jawab General Manager Terminal Peti Kemas Semarang dan pengelolaan pelabuhan dibawah tanggung jawab General Manager Pelabuhan Tanjung Emas. Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) yang sebelumnya merupakan salah satu Divisi dari Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Nomor: Kep.46/PP.1.08/P.III, tanggal 29 Juni 2001, tentang pembentukan Terminal Peti Kemas Semarang, terhitung sejak tanggal 1 Juli 2001 Terminal Peti Kemas Semarang sudah merupakan cabang sendiri yang terpisah dengan pelabuhan Tanjung Emas Semarang sehingga urusan *handling* peti kemas sepenuhnya dilakukan sendiri oleh manajemen Terminal Peti Kemas Semarang. Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) memegang

peran dalam pendistribusian barang dan telah dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat *container* dari dan ke kapal yang akan *diexport* maupun *diimport* dari dan ke Indonesia.

Kegiatan penataan *container* sangat penting bagi Terminal Peti Kemas Semarang yang merupakan operator *container* di Pelabuhan Tanjung Emas. Kelancaran penataan *container* ditentukan oleh optimalnya infrastruktur yang terdapat pada terminal peti kemas, salah satunya adalah *container yard* yang merupakan pusat *handling* peti kemas. Kondisi geografis pesisir Semarang yang setiap tahun mengalami penurunan permukaan tanah membuat *container yard* turut terkena dampak dari penurunan tersebut sehingga Terminal Peti Kemas Semarang melakukan peninggian *container yard* agar aktivitas di terminal peti kemas tidak terancam akibat penurunan permukaan tanah serta banjir rob (naiknya permukaan laut) yang melanda wilayah pesisir Semarang.

Ditengah berlangsungnya proyek peninggian *container yard*, aktivitas penataan *container* di Terminal Peti Kemas Semarang menjadi terganggu. Hal ini disebabkan luas *container yard* yang dapat beroperasi menjadi berkurang karena sebagian luas *container yard* tengah dalam proses peninggian. Area terminal yang semula steril dari aktivitas diluar kegiatan *handling container* menjadi *crowded* akibat adanya kendaraan dan peralatan proyek, serta material proyek yang berada di wilayah *container yard*. *Container yard* merupakan bagian terpenting dalam roda kegiatan penataan *container* dimana sebelum dimuat ke atas kapal, *container* harus ditempatkan

pada *container yard*. Terhambatnya penataan *container* di *container yard* akan berpengaruh pada proses muat *container*.

Dari pengamatan yang dilakukan oleh peneliti, kejadian diatas menyebabkan terhambatnya penataan *container* di *container yard* Terminal Peti Kemas Semarang. Seluruh aktivitas *handling container* akan saling mempengaruhi dan ketika salah satu operasi tidak berjalan optimal maka akan berpengaruh terhadap seluruh sistem di Terminal Peti Kemas Semarang. Diperlukan adanya suatu penelitian untuk mengetahui secara jelas penyebab dan pengaruh dari terhambatnya kegiatan tersebut agar proses *handling container* di Terminal Peti Kemas Semarang dapat berjalan dengan lancar. Oleh sebab itu penulis tertarik untuk mengangkat masalah tersebut dan berusaha untuk memaparkan serta menuangkannya dalam bentuk skripsi dengan judul **“Evaluasi Proyek Peninggian *Container Yard* Terhadap Kegiatan *Export Import* di Terminal Peti Kemas Semarang”**.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan, peneliti merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Mengapa dilakukan proyek peninggian *container yard* di Terminal Peti Kemas Semarang?
2. Bagaimanakah dampak dari proyek peninggian *container yard* terhadap kegiatan *export import* di Terminal Peti Kemas Semarang?
3. Apa sajakah upaya yang harus dilakukan agar proses kegiatan *export import* berjalan dengan lancar ditengah adanya proyek peninggian *container yard* di Terminal Peti Kemas Semarang?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penyebab dilakukannya proyek peninggian *container yard* di Terminal Peti Kemas Semarang.
2. Untuk mengetahui dampak yang terjadi dari adanya proyek peninggian *container yard* terhadap kegiatan *export import* di Terminal Peti Kemas Semarang.
3. Untuk mengetahui upaya yang harus dilakukan agar proses kegiatan *export import* berjalan dengan lancar ditengah adanya proyek peninggian *container yard* di Terminal Peti Kemas Semarang.

D. Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian yang dilakukan di PT. Pelabuhan Indonesia III (Persero) Terminal Peti Kemas Semarang ini akan diperoleh manfaat sebagai berikut:

1. Manfaat secara teoritis
 - a. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan bagi para pembaca tentang pelaksanaan *handling container* dan penataan *container export import* di *container yard* serta diharapkan dapat memberikan masukan yang dapat berguna agar kegiatan tersebut dapat berjalan dengan lancar.
 - b. Sebagai tambahan informasi dan pengetahuan sebagai bahan acuan untuk penelitian berikutnya sehingga dapat menghasilkan penelitian yang lebih baik dan akurat.

- c. Menambah pengetahuan dan wawasan tentang pelaksanaan *handling container* dan penataan *container export import* di *container yard* bagi civitas akademika di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
- d. Dapat digunakan untuk pengembangan pengetahuan lebih lanjut guna meningkatkan kualitas pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

2. Manfaat secara praktis

Dapat menjadi bahan pertimbangan bagi Terminal Peti Kemas Semarang untuk diterapkan sebagai solusi terhadap permasalahan dalam pelaksanaan kegiatan *handling container* dan penataan *container* di *container yard* guna memperlancar kegiatan *export import* di Terminal Peti Kemas Semarang.

E. Sistematika Penulisan

untuk dapat memahami dan mendapatkan pandangan yang lebih jelas mengenai pokok pembahasan dan permasalahan yang dihadapi, peneliti membuat sistematika penulisan yang dijabarkan sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

Dalam bab ini peneliti menguraikan hal-hal yang berkaitan dengan latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan. Latar belakang berisi tentang kondisi nyata dan uraian pokok-pokok pikiran yang menjadi alasan pemilihan judul. Perumusan masalah merupakan

uraian tentang masalah yang akan diteliti dan bersifat faktual (bukan fiktif). Tujuan penelitian adalah tujuan spesifik yang akan dicapai melalui kegiatan penelitian yang dilakukan. Manfaat penelitian berisi uraian tentang manfaat yang diperoleh dari hasil penelitian. Sistematika penulisan berisi susunan bagian penelitian, dimana bagian yang satu dengan bagian yang lain saling berkaitan.

BAB II. LANDASAN TEORI

Bab ini menjelaskan tentang landasan teori yang berkaitan dengan penelitian yang dibuat antara lain tinjauan pustaka yang memuat keterangan dari buku atau referensi yang mendukung penelitian.

Bab ini juga memuat kerangka pikir penelitian yang menjadi pedoman dalam proses berjalannya penelitian.

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan mengenai metode penelitian yang dipergunakan peneliti, terdiri dari waktu dan tempat penelitian, metode pengumpulan data dan teknik analisis data. Waktu dan tempat penelitian menerangkan lokasi (nama dan alamat perusahaan) dimana penelitian dilakukan serta kapan penelitian dilakukan. Metode pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mengumpulkan data yang dibutuhkan. Dalam teknik analisis data disebutkan mengenai alat dan cara analisis data yang digunakan. Pemilihan alat dan cara analisis data harus konsisten dengan penelitian/dapat mencapai tujuan.

BAB IV. ANALISA HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini peneliti menjelaskan mengenai hasil penelitian dan pembahasan atas penelitian pada PT. Terminal Peti Kemas Semarang. Bab ini membahas gambaran umum perusahaan, analisa masalah dan pembahasan masalah. Dengan pembahasan ini, maka permasalahan akan terpecahkan dan dapat diambil kesimpulan.

BAB V. PENUTUP

Bagian penutup dari penulisan penelitian ini berisi kesimpulan dan saran. Kesimpulan merupakan jawaban masalah dari penelitian yang telah dibuat. Pemaparan kesimpulan dijelaskan dengan jelas dan singkat. Dalam bab ini penulis juga akan memberikan saran yang mungkin dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang terkait sesuai dengan fungsi penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Tinjauan Pustaka

1. Evaluasi

Kata evaluasi berasal dari bahasa Inggris yaitu "*evaluation*" yang diartikan sebagai penaksiran atau penilaian terhadap suatu hal. Dalam <https://www.maxmanroe.com/vid/manajemen/pengertian-evaluasi.html>, evaluasi adalah suatu proses identifikasi untuk mengukur/menilai apakah suatu kegiatan atau program yang dilaksanakan sesuai dengan perencanaan atau tujuan yang ingin dicapai. Evaluasi juga dapat diartikan sebagai suatu kegiatan mengumpulkan informasi mengenai kinerja sesuatu (metode, manusia, peralatan), dimana informasi tersebut akan dipakai untuk menentukan alternatif terbaik dalam membuat keputusan. Evaluasi sangat dibutuhkan dalam berbagai bidang kehidupan manusia sehingga meningkatkan efektivitas dan produktivitas, baik dalam lingkup individu, kelompok, maupun lingkungan kerja.

Dari pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa evaluasi adalah proses menentukan nilai untuk suatu hal atau objek yang berdasarkan pada acuan-acuan tertentu untuk menentukan tujuan tertentu. Dalam skripsi ini, evaluasi dilakukan untuk mengatasi kendala atau hambatan-hambatan yang terjadi dalam proses kegiatan *handling container* di

Terminal Petikemas Semarang saat berlangsungnya proyek peninggian *container yard* agar kegiatan *handling container* tersebut dapat berjalan dengan lancar dan efektif sehingga tidak menimbulkan kerugian maupun keterlambatan arus perpindahan *container*.

2. Pengertian Proyek

Kata proyek berasal dari bahasa latin *projectum* yang berarti memproyeksikan. Setiap proyek memiliki fase pengembangan tertentu. Dalam bahasa Indonesia, kata proyek merupakan serapan dengan cara penerjemahan dari bahasa asing *project*, sehingga kosakata ini akhirnya masuk ke dalam daftar kosakata bahasa Indonesia yang sering salah dieja menjadi “*projek*”. Sebuah proyek dapat didefinisikan sebagai satu kali usaha dalam jangka waktu yang telah ditentukan dengan sasaran yang jelas, yaitu mencapai hasil yang telah dirumuskan pada waktu awal pembangunan proyek akan dimulai (Tony Setiawan, 2010:147). Menurut Abrar Husein dalam bukunya yang berjudul *Manajemen Proyek*, proyek adalah gabungan dari sumber-sumber daya seperti manusia, material, peralatan dan modal/biaya yang dihimpun dalam suatu wadah organisasi sementara untuk mencapai sasaran dan tujuan.

Dalam <https://id.wikipedia.org/wiki/Proyek>, proyek adalah sebuah kegiatan yang bersifat sementara yang telah ditetapkan awal pekerjaannya dan waktu selesainya (dan biasanya selalu dibatasi oleh waktu, dan seringkali juga dibatasi oleh sumber pendanaan), untuk mencapai tujuan dan hasil yang spesifik dan unik, dan pada umumnya untuk menghasilkan sebuah perubahan yang bermanfaat atau yang mempunyai nilai tambah.

Dari definisi-definisi tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa proyek adalah sebuah kegiatan yang didukung dengan beberapa sumber daya seperti pekerja, material, bahan dan biaya. Sebuah kegiatan yang telah ditetapkan awal pekerjaannya dan waktu selesainya untuk mencapai tujuan dan hasil yang spesifik. Proyek dibedakan menjadi beberapa jenis yaitu:

a. Proyek Konstruksi

Konstruksi berarti model atau tata letak suatu bangunan, seperti jembatan, rumah, dan lain sebagainya. Proyek konstruksi merupakan suatu rangkaian kegiatan yang berkaitan dengan upaya membangun sarana dan prasarana, mencakup pekerjaan pokok dalam bidang teknik sipil dan arsitektur.

b. Proyek *Engineering* Manufaktur

Proyek manufaktur merupakan proses untuk menghasilkan produk baru, kegiatan utamanya meliputi desain *engineering*, pengembangan produk, pengadaan, manufaktur, perakitan, uji coba fungsi dan operasi produk yang dihasilkan.

c. Proyek Penelitian dan Pengembangan

Proyek penelitian dan pengembangan adalah proyek yang dilakukan atas suatu fenomena yang muncul di masyarakat, yang kemudian dikembangkan sedemikian rupa dalam rangka mencapai suatu tujuan yang diharapkan dan menghasilkan suatu produk tertentu.

d. Proyek Kelayakan Manajemen

Proyek kelayakan manajemen adalah proyek yang tidak menghasilkan produk dalam bentuk fisik melainkan dalam bentuk laporan.

e. Proyek Kapital (untuk investasi)

Proyek kapital meliputi pembebasan tanah, penyiapan lahan, pembelian material dan peralatan.

Dalam skripsi ini, proyek peninggian *container yard* termasuk dalam kategori proyek konstruksi karena terdiri dari kegiatan mengubah/membongkar suatu objek untuk menghasilkan objek baru dengan struktur yang baik dan posisi objek yang lebih tinggi dari semula, sesuai dengan rencana dan target yang telah ditetapkan. Selain itu, proyek peninggian *container yard* membutuhkan *input* berupa faktor produksi atau sumber daya yang terdiri dari biaya, perusahaan pelaksana proyek (kontraktor), perusahaan konsultan, lahan, material, peralatan-peralatan konstruksi, dan tenaga kerja.

3. *Container Yard*

Container yard adalah lapangan penumpukan *container* dimana *container* disusun rapi memakai *top leader* atau *side loader* secara berbaris dalam link www.noltime.com/daftar-istilah-perkapalan.html. *Container yard* atau lapangan penumpukan merupakan lapangan penumpukan petikemas yang berisi muatan penuh dimana seluruh isinya milik seseorang pengirim atau penerima (FCL) dan petikemas

kosong yang akan dikapalkan (Triatmojdo, 1996:248). *Container yard* adalah tempat penumpukan *container* yang berada di dalam terminal peti kemas sebelum *container* dimuat ke kapal (dalam hal *export*) dan sebelum *container* diambil oleh pemilik (dalam hal *import*). *Container* disusun dan diatur sesuai dengan urutan yang nantinya akan dimuat ke kapal/setelah dibongkar dari kapal.

Container yard merupakan bagian dari terminal peti kemas dan berada di daratan, permukaannya harus diberi pengerasan yang berfungsi mendukung beban *container* dan peralatan pengangkat maupun pengangkut. Beban *container* tertumpu pada keempat sudutnya, beban tersebut bisa cukup besar bila *container* ditumpuk. Penumpukkan dapat dilakukan dari dua sampai lima tingkat. *Container yard* harus memiliki gang-gang baik memanjang maupun melintang untuk beroperasinya peralatan penanganan *container*. *Container yard* juga diperlukan sebagai tempat pemeriksaan isi *container* oleh bea cukai (*behandle*) dan memparkir truk *trailer* atau *chasis*.

Guna kelancaran dan keteraturan pekerjaan yang berkaitan dengan penanganan *container*, maka *container yard* dibagi ke dalam dua perpetakan (*kaveling*) sebagai berikut :

- a. Petak yang digunakan untuk menampung *container import* yang baru dibongkar dari kapal dan hendak diproses lebih lanjut.
- b. Petak yang digunakan untuk menampung *container export* yang datang dari luar negeri, dari *CFS*, dari *Depot Empty Container*

atau dari bengkel reparasi (*Container Repair Shop*) dan akan dimuat ke kapal.

4. Proyek Peninggian *Container Yard*

Proyek peninggian *container yard* merupakan bagian dari RIP (Rencana Induk Pelabuhan) Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang terdiri dari pekerjaan peninggian *container yard* CY-01, pekerjaan pembangunan *deck on pile*, dan pekerjaan pembangunan struktur pondasi rel kereta api. Proyek peninggian *container yard* dilakukan di wilayah kerja Terminal Petikemas Semarang dan diawasi langsung oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) kelas 1 Semarang berdasarkan SK nomor KP.105/03/13/KSOP.Tg.Emas.17 tentang Tim Pengawasan Kegiatan Pembangunan di PT. Terminal Petikemas Semarang. Proyek ini dikerjakan oleh PT. Wijaya Karya (Persero) Tbk sebagai kontraktor dan PT. Titimatra Tujutama sebagai konsultan pengawas. Sesuai dengan kontrak nomor HK.0502/62/TPKS-2016 tanggal 19 Desember tahun 2016, proyek ini dilaksanakan selama 664 hari kalender dimulai tanggal 3 Januari 2017 sampai 28 Oktober 2018.

Proyek ini didasari oleh ancaman banjir rob yang sering terjadi serta penurunan permukaan tanah di pesisir Kota Semarang. Masalah banjir rob ini merupakan masalah besar di Kota Semarang. Dari tahun ke tahun frekuensi banjir rob di Semarang bagian utara cenderung meningkat dan semakin meluas. Keadaan tersebut juga terjadi di

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang yang terletak di bagian utara Kota Semarang. Banjir rob menjadi masalah utama yang mengganggu kegiatan operasional bongkar-muat di pelabuhan. Dapat dipastikan kegiatan pelabuhan akan lumpuh dan membawa kerugian besar bagi seluruh elemen yang beroperasi di dalamnya. Faktor pertama yang menyebabkan banjir rob di wilayah ini adalah karena ketinggian air pasang lebih tinggi daripada permukaan tanah. Faktor yang kedua adalah tanah dasar di daerah pantai, khususnya di wilayah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang mempunyai lapisan tanah lunak yang tebal. Pembangunan-pembangunan di atas permukaan tanah pelabuhan menjadi beban bagi tanah tersebut sehingga menyebabkan penurunan tanah secara berkala. Menurut penelitian Buddin A. Hakim (2013), proyeksi kenaikan muka air laut di perairan Semarang diberikan dengan nilai kenaikan air laut 7,806 cm/tahun, dengan nilai penurunan tanah di Semarang sebesar 7,413 cm/tahun. Proyek peninggian *container yard* hingga dua meter yang direncanakan selesai pada 2018 ini untuk penyesuaian kondisi geografis pesisir Semarang agar tidak mengganggu pelayanan di Terminal Peti Kemas Semarang.

Bagian *container yard* yang dikerjakan dalam proyek ini adalah CY-01 (*container yard* khusus untuk *container export import*) yang meliputi pengerjaan pembongkaran *paving eksisting* (pengeras permukaan *container yard*), pengerjaan dinding penahan beton, pengerjaan penimbunan *base course* (lapisan pondasi atas), pengerjaan

pemasangan pipa, pengerjaan plat beton, pengerjaan lantai kerja, pengerjaan jalur besi untuk *rubber tyred gantry*, serta pemasangan *paving* kembali.



Gambar 2.1 Proses peninggian CY-01

5. *Export Import*

Kegiatan ekspor adalah kegiatan mengeluarkan barang-barang dari peredaran dalam masyarakat dan mengirimkan ke luar negeri sesuai ketentuan pemerintah dan mengharapkan pembayaran dalam valuta asing (Amir, 1999). Proses *export* pada umumnya adalah tindakan untuk mengeluarkan barang atau komoditas dari dalam negeri untuk memasukannya ke negara lain dengan menggunakan sistem pembayaran, kualitas, kuantitas dan syarat penjualan lainnya yang telah disetujui oleh pihak eksportir dan importir. Kegiatan *import* menurut Andi Susilo dalam bukunya yang berjudul Buku Pintar Ekspor Impor, impor dapat diartikan sebagai kegiatan memasukkan barang dari suatu negara (luar negeri) ke dalam wilayah pabean negara lain (2008:101).

Menurut Ismiyadi dan Indarniati (2017:19) impor merupakan perpindahan barang atau jasa dari suatu negara ke negara lain yang bersifat legal, biasa dikenal dalam perdagangan internasional. Impor merupakan tindakan memasukkan barang atau jasa dari negara lain ke dalam negeri. Jual beli ini melibatkan campur tangan bea cukai pada negara pengirim maupun penerima. Impor merupakan bagian utama dan penting dalam sendi perdagangan internasional.

Proses *import* pada umumnya merupakan tindakan memasukan barang atau komoditas dari negara lain ke dalam negeri secara legal, baik legal secara prosedur maupun legal dari komoditas yang akan diimpor. Dalam melakukan kegiatan *import* barang membutuhkan campur tangan dari bea cukai di negara pengirim maupun penerima dalam hal pembayaran bea, pemeriksaan dokumen, dan pemeriksaan barang. Pelabuhan memegang peran vital dalam menunjang kegiatan *export import* yang berfungsi sebagai *gate way* atau pintu gerbang bagi arus barang yang keluar dan masuk suatu negara karena besarnya intensitas perdagangan antar negara. Pelabuhan juga berfungsi sebagai tempat perpindahan barang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya. Di era modern ini, sistem pengangkutan dengan *container (containerization)* banyak dipilih karena dengan menggunakan *container* akan memungkinkan barang-barang digabung menjadi satu ke dalam *container* sehingga aktivitas bongkar muat dapat dimekanisasikan dengan cepat dan aman karena muatan berada di dalam *container*. Selain itu juga efektif untuk pengiriman dengan sistem *door to door service* (barang kiriman di jemput di lokasi pengirim, dan diantarkan langsung ke tempat penerima).

Container export berasal dari daerah produsen pabrik yang terletak di darat (*hinterland*) sehingga untuk memindahkan barang ini dapat menggunakan truk *container*, kemudian dikirim ke terminal peti kemas dan disimpan sementara pada lapangan penumpukan atau *container yard* sebelum dimuat ke kapal sesuai dengan tujuannya. *Container import* berasal dari berbagai negara yang diangkut dengan kapal *container* menuju terminal peti kemas untuk diserahkan kepada importir di dalam negeri. Pengaturan penyimpanan dan penumpukan diatur sedemikian rupa agar mudah dalam penanganan (*handling*) sewaktu akan dimuat atau dibongkar. Terminal peti kemas berupaya agar pemindahan *container* dari *container yard* menuju kapal atau sebaliknya lebih efisien, lancar, dan cepat karena hal ini dapat menekan biaya operasional pengiriman.

6. Terminal Peti Kemas

Menurut Surat Keputusan Presiden Republik Indonesia (Keppres) nomor 52 tahun 1987, terminal peti kemas adalah tempat tertentu di daratan dengan batas-batas yang jelas, dilengkapi dengan prasarana dan sarana angkutan barang untuk tujuan ekspor dan impor dengan cara pengemasan khusus, sehingga dapat berfungsi sebagai pelabuhan. Dalam ketentuan Pasal 1 Keputusan Direksi PT. Pelabuhan Indonesia III nomor HK.56/2/25/P.I.III-2000, yang dimaksud dengan terminal peti kemas adalah suatu terminal yang dilengkapi sekurang-kurangnya dengan fasilitas berupa tambatan, dermaga, lapangan

penumpukan CY (*Container Yard*), serta peralatan yang layak untuk menangani kegiatan bongkar atau muat peti kemas.

Terminal peti kemas adalah tempat perpindahan moda (*interface*) antara angkutan darat dan angkutan laut. Terminal peti kemas mempunyai peran yang penting dalam rangkaian angkutan *container* dimana sebagai *central point* untuk mempermudah pelayanan, pengaturan dan pengawasan kegiatan penanganan (*handling*) *container*. Fungsi terminal peti kemas adalah untuk kegiatan naik-turun dan bongkar muat *container* yang selanjutnya akan dipindah ke tempat tujuan, sebagai tempat pemeriksaan *behandle* atau pemeriksaan fisik dan dokumen *container import* beserta isinya yang dilakukan oleh bea cukai, serta sebagai tempat *transit cargo* bagi muatan yang akan dibongkar maupun dimuat ke dalam *container* di gudang CFS (*Container Freight Station*). Proses tersebut menyebabkan adanya pemusatan kegiatan transportasi di dalam terminal peti kemas. Di dalam terminal peti kemas terdapat beberapa fasilitas yang menunjang kegiatan operasional yang meliputi:

a. *Container yard*

Container yard merupakan kawasan di terminal peti kemas yang digunakan untuk menimbun dan menyusun (*stacking*) *container* FCL (*Full Container Load*) sebelum dimuat ke kapal atau *container* yang telah dibongkar dari kapal dan akan diambil oleh penerima.

b. CFS (*Container Freight Station*)

Container freight station adalah kawasan di pelabuhan yang digunakan untuk menimbun *container* LCL (*Less than Container Load*), melaksanakan *stuffing* ke dalam *container* atau di *unstuffing* dari *container*.

c. *Berth apron* (Dermaga)

Berth apron atau biasa disebut dermaga adalah suatu bangunan di pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang akan melakukan bongkar muat *container* dari atau ke kapal.

d. *Control Tower*

Control tower adalah suatu bangunan sebagai pemantau atau pengendali seluruh kegiatan di terminal peti kemas.

e. *Administrative Office* (kantor administrasi)

f. *Maintenance Workshop*

Maintenance workshop yaitu bengkel yang digunakan untuk perawatan alat-alat bongkar muat *container*.

Untuk menunjang kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal maupun mobilitas *container* di terminal peti kemas, diperlukan beberapa peralatan khusus yang terdiri dari:

a. *Container Crane* (CC)

Container Crane (CC) merupakan alat utama bongkar muat untuk memindahkan *container* dari kapal ke truk atau

sebaliknya. Pada saat *crane* tidak beroperasi, bagian portal yang menghadap laut diangkat untuk mempermudah *manuver* kapal ketika merapat ke dermaga atau keluar dari dermaga. Jika hendak beroperasi, bagian tersebut diturunkan menjadi horizontal. Pada *container crane* terdapat *spreader*, yaitu bagian yang mengaitkan *container* pada *crane*.



Gambar 2.2 *Container Crane*

b. RTG (*Rubber Tyred Gantry*)

Rubber Tyred Gantry merupakan *mobile crane* yang terdapat pada *container yard*. RTG dijalankan oleh operator yang berada pada masing-masing RTG dengan menggunakan bahan bakar solar. Alat ini digunakan untuk keperluan *stacking container* (penataan) serta memindahkan *container* dari *container yard* ke atas *chassis* yang dibawa oleh truk atau sebaliknya.



Gambar 2.3 Rubber Tyred Gantry

c. ARTG (*Automatic Rubber Tyred Gantry*)

Automatic Rubber Tyred Gantry memiliki fungsi yang sama dengan RTG namun berbeda sistem operasinya. ARTG dijalankan dengan tenaga listrik, dikendalikan dari jarak jauh yang berada di *control tower* serta satu operator dapat menjalankan lebih dari satu ARTG.



Gambar 2.4 Automatic Rubber Tyred Gantry

d. *Chassis dan Head Truck*

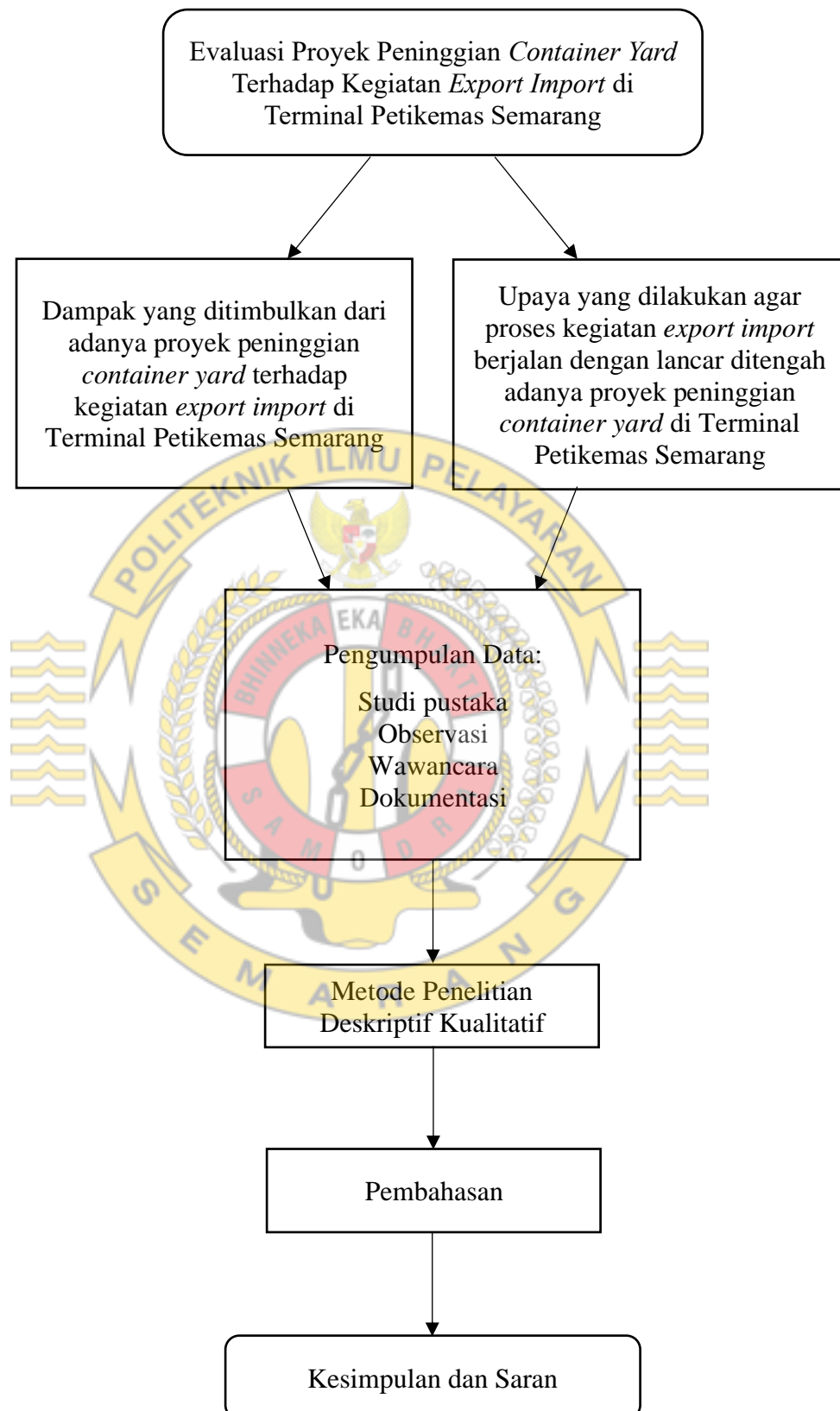
Truk pengangkut yang mengantarkan *container* dari CC ke CY pada proses bongkar atau sebaliknya pada proses muat. Truk terdiri atas 2 bagian, yaitu *head truck* dan *chassis*. *Head truck* merupakan bagian depan (penarik) truk dan *chassis* merupakan bagian belakang yang memuat *container*.



Gambar 2.5 Trailer

B. Kerangka Berpikir Penelitian

Untuk memudahkan pemahaman dalam penelitian ini, maka dibuat kerangka berpikir dalam bentuk bagan sederhana sebagai berikut:



Gambar 2.6 Kerangka Berpikir

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Kesimpulan dari penelitian ini adalah:

1. Faktor yang melatar belakangi dilakukannya proyek peninggian *container yard* di Terminal Petikemas Semarang adalah terjadinya penurunan permukaan tanah serta banjir rob di Terminal Petikemas Semarang sehingga berpotensi merusak muatan yang ada di dalam *container* bila air laut memasuki area *container yard*, mempercepat terjadinya korosi pada *container* bila terendam air laut, dan merusak permukaan *container yard* sehingga dapat membahayakan proses *stacking* karena kontur permukaan *container yard* menjadi tidak rata atau bergelombang bila tergenang air.
2. Dampak dari adanya proyek peninggian *container yard* terhadap kegiatan *export import* di Terminal Petikemas Semarang adalah:
 - a. Berkurangnya kapasitas *container yard* sehingga mengakibatkan relokasi terhadap *container yard* yang berlokasi lebih jauh sehingga bongkar muat menjadi terhambat.
 - b. Mobilitas *trailer* terganggu akibat adanya kendaraan proyek dan tumpukan material proyek yang berserakan di area *container yard*.
3. Upaya agar proses kegiatan *export import* berjalan dengan lancar ditengah adanya proyek peninggian *container yard* di Terminal Petikemas Semarang adalah:

- a. Menambah jumlah armada *trailer* yang dioperasikan untuk kegiatan bongkar *container import*.
- b. Peningkatan koordinasi antara pihak Terminal Petikemas Semarang dengan pihak kontraktor.

B. Saran

1. Hendaknya PT. Terminal Petikemas Semarang melakukan perawatan dengan baik terhadap armada *trailer* agar dapat berfungsi dengan baik apabila ada peningkatan intensitas penggunaan seperti ketika adanya relokasi *container yard* akibat proyek peninggian *container yard* di Terminal Petikemas Semarang.
2. PT. Terminal Petikemas Semarang dan PT. Wijaya Karya selaku pihak kontraktor yang melaksanakan proyek peninggian *container yard* hendaknya melakukan koordinasi yang baik dengan semua sektor yang terlibat dalam kegiatan *export import* dan proyek peninggian *container yard*, sehingga semua kegiatan dapat berjalan dengan lancar tanpa ada pihak yang terganggu oleh pihak lain.

DAFTAR PUSTAKA

- Afifuddin, 2014, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Pustaka Setia, Bandung.
- A. Hakim, Buddin, 2013, *Pengaruh Kenaikan Air Laut Pada Efektifitas Bangunan Untuk Perlindungan Pantai Kota Semarang*, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Departemen Pendidikan Nasional, 2014, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Fandeli, Chafid, 2018, *Analisis Mengenai Dampak Lingkungan Pembangunan Pelabuhan*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Hadi, Sutrisno, 2015, *Metodologi Research*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta.
- Hamdani dan Haikal, 2018, *Seluk Beluk Perdagangan Ekspor Impor*, Bushindo, Jakarta.
- Ismiyadi, Indarniati, 2017, *Import Top Secret*, Andi Publisher, Semarang.
- Kesy, Annisa dan Rahmasari, Dewi, 2017, *Manajemen Logistik*, Universitas Muhammadiyah Malang Press, Malang.
- Nazir, Moh, 2015, *Metodelogi Penelitian*, Ghalia Indonesia, Bogor.
- Republik Indonesia, *Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran*.
- Setyorini, Laksmi dan Anita I., Kristin, 2017, *Jasa dan Fasilitas Pelabuhan dan Operasional Pelabuhan*, Global Terbit Sukses, Semarang.
- Sujatmoko, Agung, 2018, *Catatan Praktis Pebisnis Kontraktor*, Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Sulaiman, Dede, 2018, *Beton dan Teknologi Pracetak pada Bangunan Pengamanan Pantai*, Deepublish, Yogyakarta.
- Surat Keputusan Direksi PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III, Nomor: *Kep.46/PP.1.08/P.III tanggal 29 Juni 2001, tentang Pembentukan Terminal Petikemas Semarang*.
- Surat Keputusan Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, Nomor: *KP.105/03/13/KSOP.Tg.Emas.17 tanggal 3 November 2017, tentang Tim Pengawasan Kegiatan Pembangunan di PT. Terminal Petikemas Semarang*.



PELINDO III

Beyond Port of Indonesia



Resume Pelaksanaan Pekerjaan

PEKERJAAN PENINGKIAN CY 01 DI TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG

DATA UMUM PEKERJAAN

Nama Pekerjaan	: Pekerjaan Peninggian CY01 di Terminal Petikemas Semarang
No & Tgl Kontrak	: HK.0502/62/TPKS-2016, tanggal 19 Desember 2016
Nilai Pekerjaan (Addendum)	: Rp. 136,983,253,000.00 (termasuk PPN 10%)
No & Tgl Addendum	: HK.0502/13.1/TPKS-2017, tanggal 14 Juli 2017
Nilai Pekerjaan (Addendum)	: Rp. 142,306,994,500.00 (termasuk PPN 10%)
No & Tgl Addendum II	: HK.0502/103/TPKS-2017, tanggal 26 Januari 2018
Nilai Pekerjaan (Addendum)	: Rp. 149,627,395,500.00 (termasuk PPN 10%)
Sumber Dana	: Anggaran Investasi PELINDO III
Tgl Mulai Pek.	: 03 Januari 2017
Waktu Pelaksanaan (Addendum II)	: 664 Hari kalender
Tgl Selesai	: 28 Oktober 2018
Kontraktor	: PT. Wijaya Karya (Persero) Tbk.
Konsultan Pengawas	: PT. Titimatra Tujutama
Lokasi Pekerjaan	: Terminal Petikemas Semarang, Semarang, Jawa Tengah

DENAH LOKASI PEKERJAAN



Lokasi Pekerjaan :
CY01 - Terminal Petikemas Semarang,
Semarang, Jawa Tengah

RUANG LINGKUP PEKERJAAN

- Pekerjaan Persiapan : Mobilisasi dan pengujian
- Pekerjaan kontruksi pendukung :
 - Pembongkaran dan pemasangan paving
 - Timbunan Base course
 - Dinding Penahan Beton Hexagon dan Saluran, Beton K350
- Pekerjaan Terminal Petikemas Sistem Beton Hexagonal :
 - Pelat bawah Beton K350 t = 15 cm (wiremesh)
 - Pengadaan dan pemasangan Beton Hexagonal
 - Pelat atas Beton K350 t = 15 cm (wiremesh)
- Pekerjaan Jalan Sistem CAM:
 - Pengadaan dan pemasangan PIPA CAM sejumlah 1700 titik
 - Pelat CAM atas Beton K350 t = 17 cm (wiremesh)
 - Koperan
- Pekerjaan RAMP :
 - Rigid Pavement Beton K350
 - Timbunan
- Pekerjaan Reefer Plug
 - Pekerjaan Bangunan Reefer Plug
 - Pekerjaan Elektrikal

KEMAJUAN PELAKSANAAN PEKERJAAN

Kemajuan Pekerjaan s/d. 09 Maret 2018 (Minggu ke-62)

Progress Pekerjaan : 72,516 %

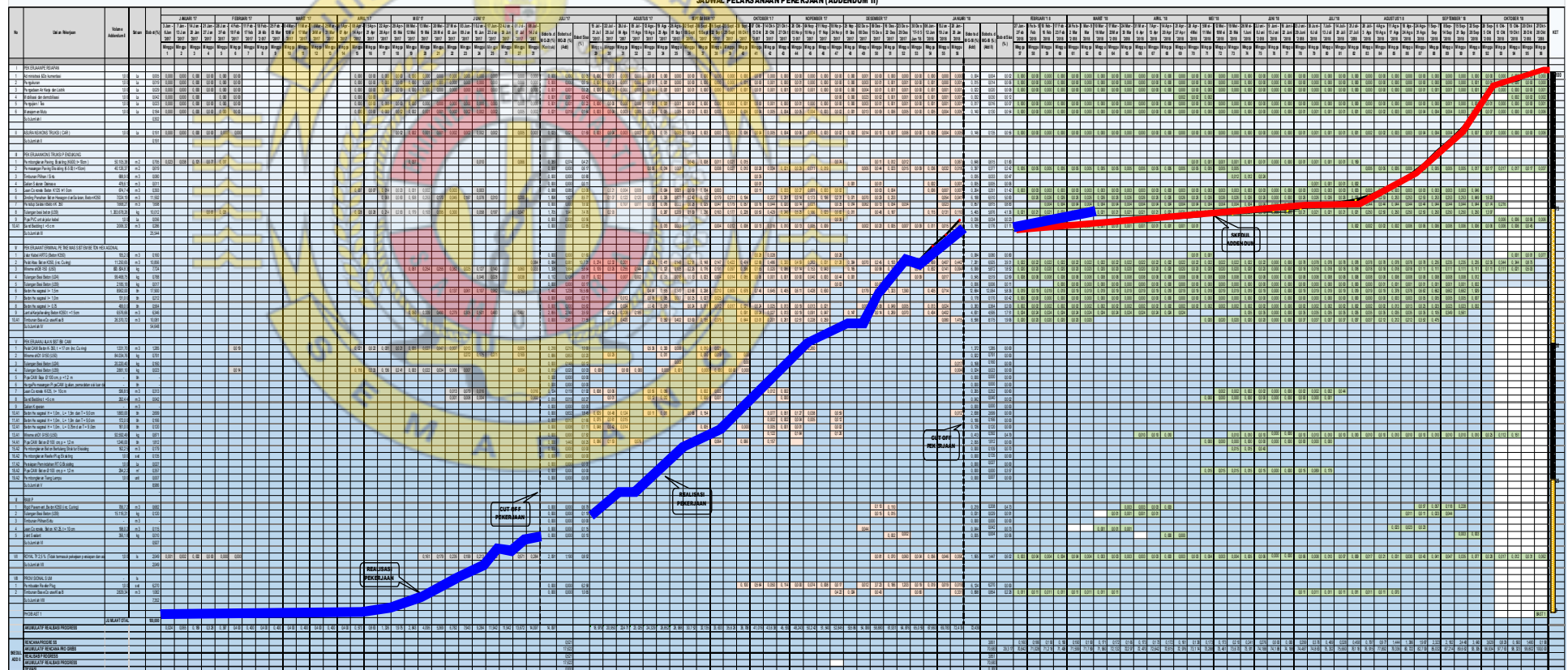
Rencana : 71,789 %

Deviasi : +0,727 % (Mendahului)

Pekerjaan utama yang telah dilaksanakan :

- Pekerjaan peninggian area jalan akses sisi timur
- Pekerjaan peninggian area Blok A (ops. Blok G)
- Pekerjaan peninggian area Blok B (ops. Blok F)
- Pekerjaan peninggian area Blok C (ops. Blok E)
- Ramp CY05- Peninggian CY01
- Ramp out
- Ramp in
- Pembuatan reefer plug
- Ducting crossing jalan CY01

KURVAS

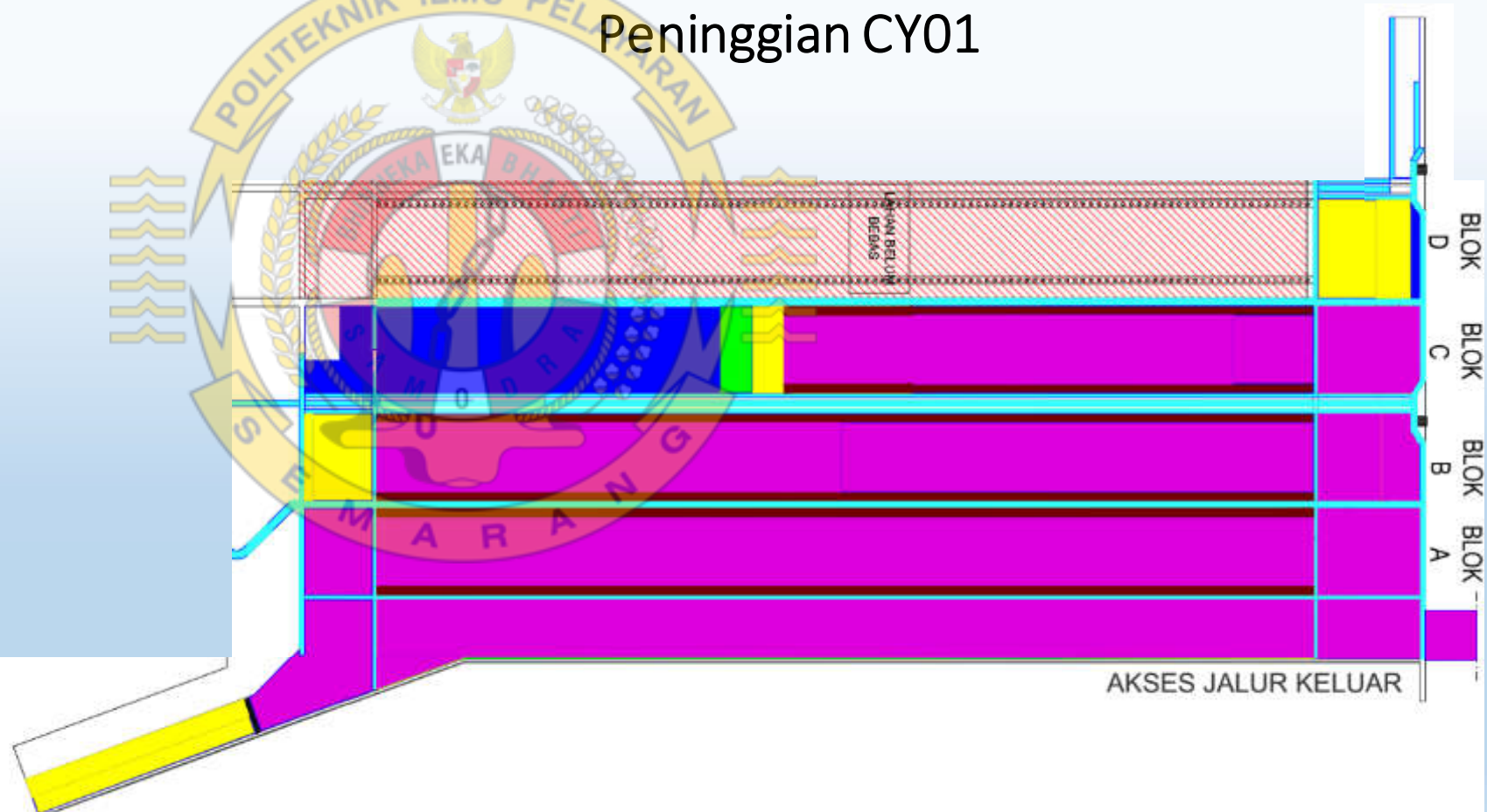



KEMAJUAN PELAKSANAAN PEKERJAAN

Pekerjaan utama yang sedang dilaksanakan :


- Pekerjaan beton konstruksi pendukung
- Pekerjaan Peninggian CY dengan beton hexagonal
- Pekerjaan Ramp
- Pekerjaan Paving Blok

LAYOUT PENYELESAIAN PEKERJAAN Peninggian CY01

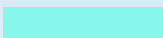


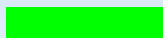
 : Pipa CAM

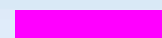
 : Pelat Lantai Bawah

 : Pelat Lantai Atas

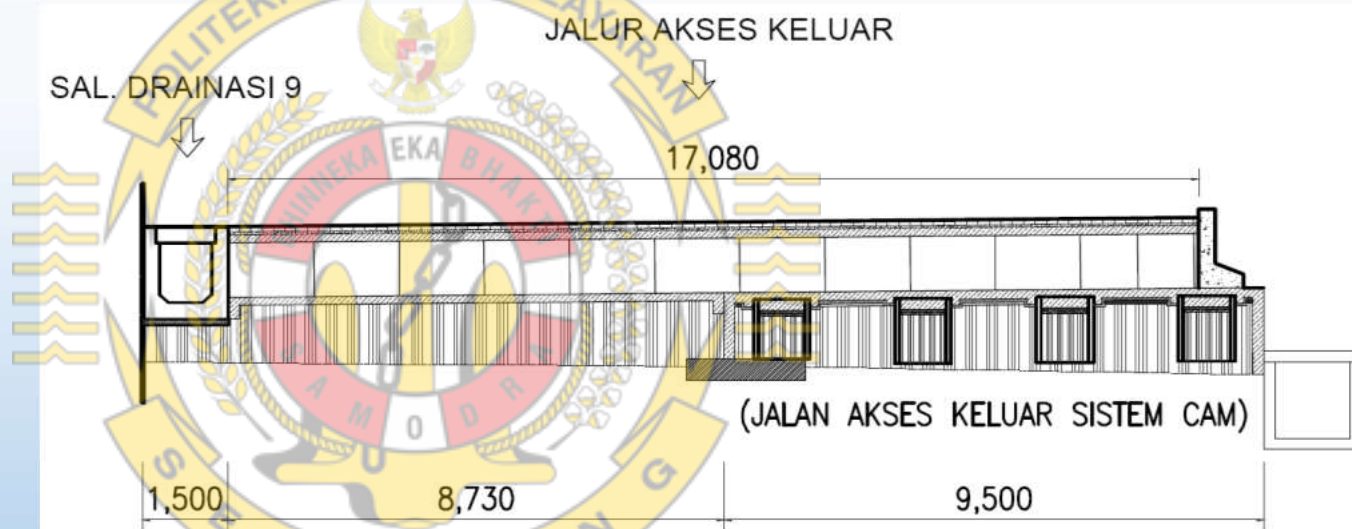
 : RTG Pad

 : Saluran

 : Beton Hexagonal

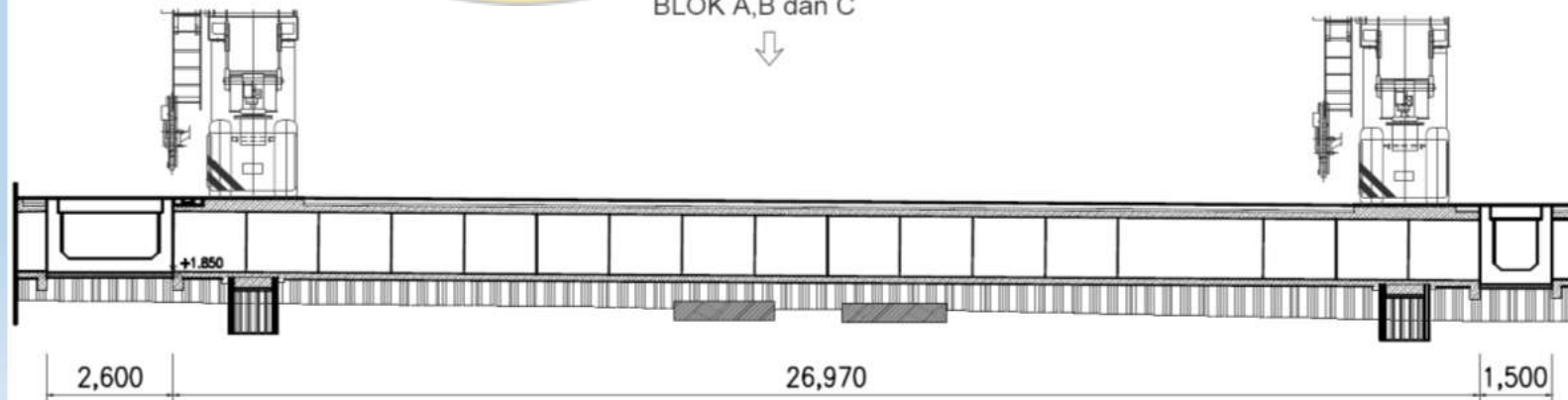
 : Paving Block (Selesai)

GAMBAR TYPICAL KONSTRUKSI



POTONGAN MELINTANG BLOK AKSES

BLOK A,B dan C



POTONGAN MELINTANG BLOK A, B, dan C

TAHAP PENYERAHAN LAHAN PEKERJAAN

Kendala

: Area Pekerjaan Blok D sampai dengan saat ini belum bisa dilaksanakan karena belum diserahkan dan masih digunakan untuk operasional



DOKUMENTASI PELAKSANAAN PEKERJAAN



Pemasangan Paving



Pengecoran Penutup Antar Saluran



Perataan Basecourse RAMP In

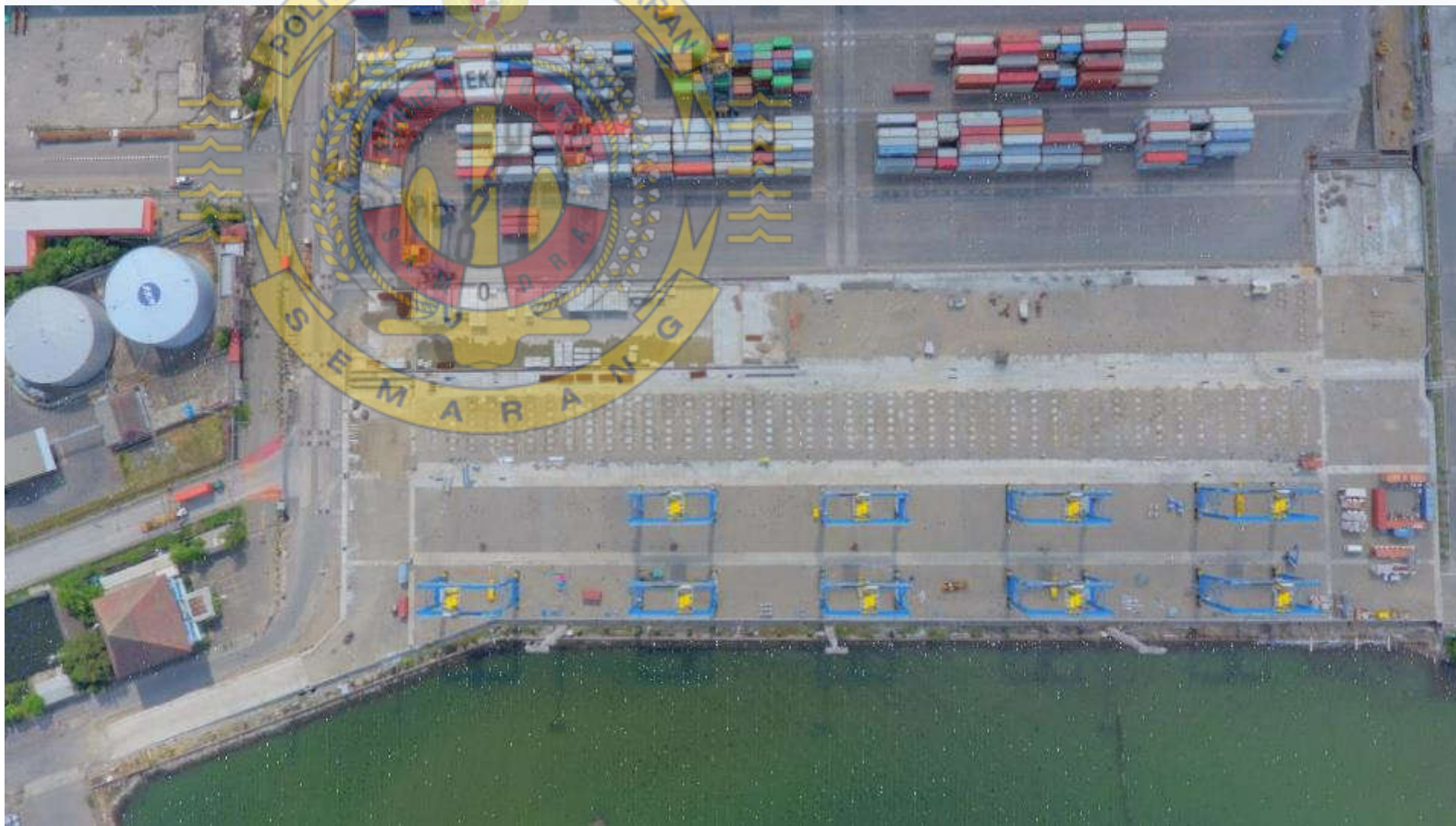


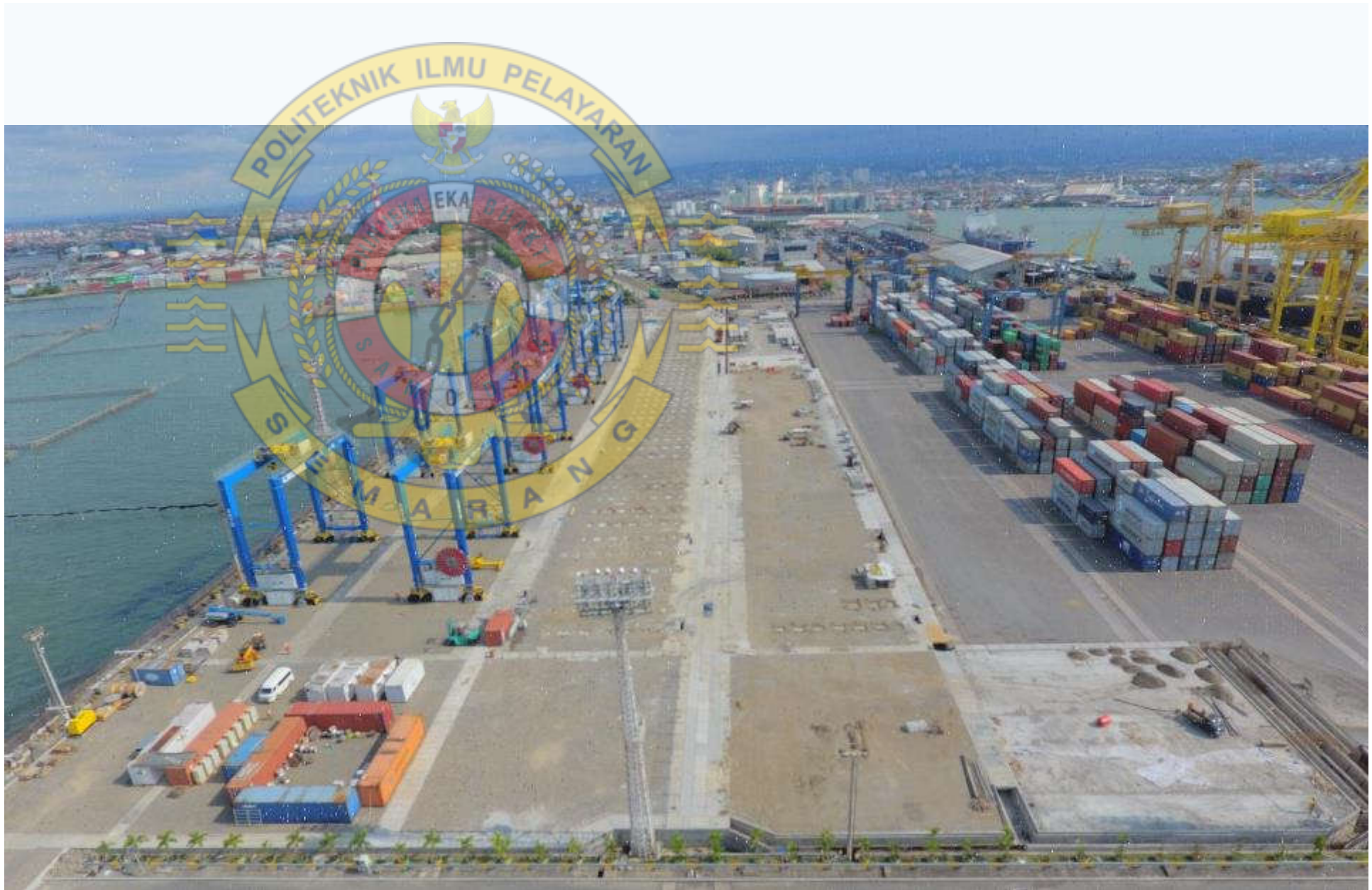
Pengecoran Dinding Saluran



Pemasangan Beton Hexagonal

DOKUMENTASI PELAKSANAAN PEKERJAAN









**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I TANJUNG EMAS**

Jl. Yos Sudarso No. 30
Semarang - 50174

Telp. (024) 3540687

Faximile : (024) 3582335
Email : adpeltanjungemas@yahoo.co.id

**KEPUTUSAN KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN
OTORITAS PELABUHAN KELAS I TANJUNG EMAS**

NOMOR : KP.105/03/13/KSOP-Tg. Emas - 17

TENTANG

**TIM PENGAWASAN KEGIATAN PEMBANGUNAN DI
PT. TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG**

**KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN
KELAS I TANJUNG EMAS,**

- Menimbang** :
- a. bahwa dalam rangka pengawasan kegiatan pekerjaan di PT. Terminal Petikemas Semarang dipandang perlu membentuk Tim Pengawasan Kegiatan Pembangunan di PT. Terminal Petikemas Semarang ;
 - b. bahwa nama-nama tersebut pada Surat Keputusan ini dipandang mampu untuk melaksanakan tugas tersebut.
- Mengingat** :
- a. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran;
 - b. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan;
 - c. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
 - d. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim;
 - e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tanjung Emas Semarang;
 - f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2012 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.
- Memperhatikan** :
- Surat General Manager PT. Terminal Petikemas Semarang Nomor : TR.001/165/TPKS.2017 tanggal 10 Oktober 2017 perihal Pemberitahuan Kegiatan Pembangunan di PT. Pelindo III (Persero) TPKS Semarang

MEMUTUSKAN

- Menetapkan** :
- KEPUTUSAN KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS I TANJUNG EMAS TENTANG TIM PENGAWASAN KEGIATAN PEMBANGUNAN DI PT. TERMINAL PETIKEMAS SEMARANG

KATAMA : Membentuk Tim Pengawasan dengan nama dan susunan sebagai berikut :

No	Nama / Jabatan	Jabatan Dalam Tim Pengawasan	Keterangan
1	Kepala Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas	Pengarah	Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas
2	R. Pradigdo, SE	Ketua Tim	Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas
3	Muhammad Hujer, ST. M.Str	Wakil Ketua Tim	Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas
4	Wiwik Safitri	Anggota Tim	Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas
5	Kurniawan Teguh Santoso	Anggota Tim	Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas
6	Agustinus Tri Tresna WS	Anggota Tim	Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas
7	Wijasmara Sabda Pranawa	Anggota Tim	Kantor KSOP Kelas I Tanjung Emas

KEDUA : Tim Pengawasan bertugas melaksanakan pengkajian secara teknis aspek kesesuaian dengan Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Tanjung Emas Semarang terhadap Kegiatan Pekerjaan di Terminal Petikemas Semarang antara lain Pekerjaan Peninggian CY 01, Pekerjaan Pembangunan Deck On Pile dan Pekerjaan Pembangunan Struktur Pondasi Rel KA dan Pembangunan Mooring Dolphin.

KETIGA : Keputusan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan maka akan diadakan penyempurnaan sebagaimana semestinya.

Dikeluarkan : Semarang,
Pada Tanggal : 3 November 2017

**KEPALA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN
OTORITAS PELABUHAN KELAS I TANJUNG EMAS**
pelaksana Tugas



Capt. BENNY NOVIANDINUDIN, SH, M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19621107 199203 1 001

Tembusan Yth. :

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Sesditjen Perhubungan Laut;
3. Direktur Kepelabuhan Ditjen Hubla;
4. GM PT. Pelindo III Cabang Tanjung Emas Semarang;
5. Yang Bersangkutan.

INTERNASIONAL

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonage)	IMPORT CONTAINER							EXPORT CONTAINER							TOTAL			
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		EXPORT//IMPORT	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
1	Januari	48	995,592	6,101	7,295	206	879	2,827	37	17,345	27,710	3,978	9,539	78	1,525	87	74	15,281	25,059	32,626	52,769
2	Pebruari	45	920,963	5,532	6,501	170	272	1,724	12	14,211	22,618	3,725	8,986	66	1,650	136	41	14,604	23,833	28,815	46,451
3	Maret	48	922,449	5,384	6,017	68	71	2,403	50	13,993	22,531	3,905	10,244	83	2,836	367	81	17,516	28,291	31,509	50,822
4	April	46	967,099	6,306	7,101	262	26	2,837	43	16,575	26,818	3,634	9,856	108	2,085	58	119	15,860	26,001	32,435	52,819
5	Mei	50	1,097,534	7,172	8,457	420	23	1,462	19	17,553	27,911	3,401	10,267	78	2,979	85	243	17,053	27,726	34,606	55,637
6	Juni	48	982,226	6,386	7,378	242	22	1,193	27	15,248	24,088	3,851	10,907	105	3,026	321	135	18,345	29,813	33,593	53,901
7	Juli	34	683,851	4,564	5,710	228	70	939	20	11,531	18,428	2,525	6,878	66	2,146	146	118	11,879	19,087	23,410	37,515
8	Agustus	42	858,473	5,814	6,606	202	93	1,575	41	14,331	22,755	3,040	9,071	77	2,328	153	214	14,883	24,398	29,214	47,153
9	September	43	826,587	5,331	6,143	306	3	1,569	19	13,371	21,408	3,418	9,207	74	1,608	265	303	14,875	24,724	28,246	46,132
10	Oktober	42	853,143	4,832	7,062	233	34	2,383	34	14,578	24,290	3,882	9,749	82	1,358	186	207	15,464	25,688	30,042	49,978
11	November	44	819,677	5,769	7,900	408	327	1,302	27	15,733	25,370	3,754	9,203	43	764	237	239	14,240	23,962	29,973	49,332
12	Desember	46	878,784	6,614	8,862	346	359	1,166	73	17,420	27,867	4,004	10,226	79	1,664	193	270	16,436	27,204	33,856	55,071
TOTAL		536	10,806,378	69,805	85,032	3,091	2,179	21,380	402	181,889	291,794	43,117	114,133	939	23,969	2,234	2,044	186,436	305,786	368,325	597,580

DOMESTIK

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonage)	DISCHARGE							LOADING							TOTAL			
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL DISCH		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL LOAD		DISCH/LOAD	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
1	Januari	16	68,276	561	5	0	0	73	0	639	717	405	35	0	187	7	0	634	676	1,273	1,393
2	Pebruari	12	57,155	435	3	0	154	66	0	658	727	508	36	0	32	1	0	577	614	1,235	1,341
3	Maret	15	52,708	612	10	0	0	71	0	693	774	397	36	0	62	2	0	497	535	1,190	1,309
4	April	15	69,754	797	10	0	0	45	0	852	907	416	33	0	244	2	0	695	730	1,547	1,637
5	Mei	17	79,874	678	17	0	1	106	0	802	925	535	40	0	200	1	0	776	817	1,578	1,742
6	Juni	15	66,797	500	21	0	4	75	0	600	696	425	34	0	144	3	0	606	643	1,206	1,339
7	Juli	8	40,078	245	28	0	112	6	0	391	425	231	27	0	93	3	0	354	384	745	809
8	Agustus	13	64,178	545	14	0	119	30	0	708	752	576	44	0	17	0	0	637	681	1,345	1,433
9	September	17	86,039	463	11	0	347	35	0	856	902	611	47	0	76	0	0	734	781	1,590	1,683
10	Oktober	13	61,371	570	10	0	206	36	0	822	868	521	44	0	25	0	0	590	634	1,412	1,502
11	November	15	75,021	544	10	0	435	0	0	989	999	696	38	0	41	0	0	775	813	1,764	1,812
12	Desember	19	88,869	418	24	0	208	69	0	719	812	634	29	0	48	0	0	711	740	1,430	1,552
TOTAL		175	810,120	6,368	163	0	1,586	612	0	8,729	9,504	5,955	443	0	1,169	19	0	7,586	8,048	16,315	17,552

TOTAL

	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonage)	DISCHARGE								LOADING								TOTAL	
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		EXPORT/IMPORT	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
Bulan ini		65	967,653	7,032	8,886	346	567	1,235	73	18,139	28,679	4,638	10,255	79	1,712	193	270	17,147	27,944	35,286	56,623
Total s/d		711	11,616,498	76,173	85,195	3,091	3,765	21,992	402	190,618	301,298	49,072	114,576	939	25,138	2,253	2,044	194,022	313,834	384,640	615,132

BULAN	35,286	56,623
TARGET	33,521	54,479
SELISIH	1,765	2,144
CAPAIAN THD TRGT	105%	104%



TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG (TPKS)
ARUS BONGKAR MUAT PETIKEMAS 2017

INTERNASIONAL

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonnage)	IMPORT CONTAINER								EXPORT CONTAINER								TOTAL	
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		EXPORT/IMPORT	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
1	Januari	46	958,069	6,671	8,085	473	192	1,431	46	16,898	26,933	3,540	9,474	83	1,936	97	385	15,515	25,554	32,413	52,487
2	Pebruari	42	881,912	5,319	6,017	102	337	1,692	35	13,502	21,348	3,271	9,161	85	2,225	75	239	15,056	24,616	28,558	45,964
3	Maret	49	992,261	5,898	6,834	252	177	2,334	57	15,552	25,029	3,970	10,126	93	1,716	149	102	16,156	26,626	31,708	51,655
4	April	53	1,107,571	6,669	7,920	511	74	1,963	36	17,173	27,603	3,570	9,828	113	2,446	93	360	16,410	26,804	33,583	54,407
5	Mei	56	1,194,143	6,299	8,579	630	87	1,599	48	17,242	28,098	3,636	10,088	87	2,901	77	440	17,229	27,921	34,471	56,019
6	Juni	44	880,827	3,959	5,504	217	32	797	20	10,529	17,067	3,657	9,672	109	1,364	35	268	15,105	25,189	25,634	42,256
7	Juli	51	1,062,199	6,075	9,182	199	90	1,031	32	16,609	27,053	3,395	8,566	75	3,337	241	217	15,831	24,930	32,440	51,983
8	Agustus	52	1,058,428	4,868	6,012	82	26	1,462	0	12,450	20,006	4,146	10,018	60	1,588	250	21	16,083	26,432	28,533	46,438
9	September	51	1,055,677	5,131	7,012	135	407	2,126	2	14,813	24,088	4,096	9,932	36	983	202	66	15,315	25,551	30,128	49,639
10	Oktober	49	1,018,727	5,197	7,095	221	364	2,706	21	15,604	25,647	3,956	10,573	32	1,045	90	145	15,841	26,681	31,445	52,328
11	November	53	1,057,439	5,690	7,653	201	130	2,498	14	16,186	26,552	4,075	9,973	46	1,079	147	155	15,475	25,796	31,661	52,348
12	Desember	59	1,100,537	6,065	8,489	234	219	1,577	10	16,594	26,904	4,045	10,324	49	1,633	268	213	16,532	27,386	33,126	54,290
	TOTAL	605	12,367,790	67,841	88,382	3,257	2,135	21,216	321	183,152	296,328	45,357	117,735	868	22,253	1,724	2,611	190,548	313,486	373,700	609,814

DOMESTIK

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonnage)	DISCHARGE								LOADING								TOTAL	
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL DISCH		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL LOAD		DISCH/LOAD	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
1	Januari	16	73,298	541	19	0	131	13	0	704	736	396	34	0	78	0	0	508	542	1,212	1,278
2	Pebruari	15	72,369	506	12	0	324	52	0	894	958	340	21	0	40	0	0	401	422	1,295	1,380
3	Maret	23	99,869	477	10	0	173	115	0	775	900	670	43	0	41	1	0	755	799	1,530	1,699
4	April	18	85,490	421	15	0	598	170	0	1,204	1,389	639	68	0	114	0	0	821	889	2,025	2,278
5	Mei	17	76,036	528	33	0	260	134	0	955	1,122	580	76	0	126	22	0	804	902	1,759	2,024
6	Juni	16	79,223	755	10	0	237	165	0	1,167	1,342	444	71	0	283	6	0	804	881	1,971	2,223
7	Juli	16	71,050	708	23	0	159	129	0	1,019	1,171	618	69	0	181	50	0	918	1,037	1,937	2,208
8	Agustus	17	79,767	405	15	0	321	104	0	845	964	575	88	0	107	0	0	770	858	1,615	1,822
9	September	19	87,656	433	23	0	544	72	0	1,072	1,167	739	88	0	4	0	0	831	919	1,903	2,086
10	Oktober	19	97,595	550	31	0	799	116	0	1,496	1,643	942	107	0	0	1	0	1,050	1,158	2,546	2,801
11	November	19	90,363	469	27	0	665	101	0	1,262	1,390	949	91	0	5	9	0	1,054	1,154	2,316	2,544
12	Desember	16	73,453	486	35	0	349	127	0	997	1,159	767	86	0	10	0	0	863	949	1,860	2,108
	TOTAL	211	986,169	6,279	253	0	4,560	1,298	0	12,390	13,941	7,659	842	0	989	89	0	9,579	10,510	21,969	24,451

TOTAL

	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonage)	DISCHARGE								LOADING								TOTAL	
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		EXPORT/IMPORT	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
Bulan ini		75	1,173,990	6,551	8,524	234	568	1,704	10	17,591	28,063	4,812	10,410	49	1,643	268	213	17,395	28,335	34,986	56,398
Total s/d		816	13,353,959	74,120	88,635	3,257	6,695	22,514	321	195,542	310,269	53,016	118,577	868	23,242	1,813	2,611	200,127	323,996	395,669	634,265

BULAN INI	34,986	56,398
TARGET	34,923	56,077
SELISIH	63	321
CAPAIAN THD TRGT	100.18%	



TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG (TPKS)
ARUS BONGKAR MUAT PETIKEMAS 2018

INTERNASIONAL

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonage)	IMPORT CONTAINER							EXPORT CONTAINER							TOTAL			
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		EXPORT/IMPORT	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
1	Januari	55	1,137,333	5,674	7,733	310	69	942	5	14,733	23,723	3,547	9,774	51	1,900	249	246	15,767	26,087	30,500	49,810
2	Pebruari	49	1,027,236	4,981	7,364	315	160	975	28	13,823	22,505	3,055	9,171	29	1,799	169	242	14,465	24,076	28,288	46,581
3	Maret	61	1,255,315	5,728	7,093	71	339	1,679	10	14,920	23,773	4,538	11,316	74	1,753	161	169	18,011	29,731	32,931	53,504
4	April	59	1,388,401	5,056	8,168	287	107	1,655	77	15,350	25,537	3,696	10,349	59	1,409	168	156	15,837	26,569	31,187	52,106
5	Mei	54	1,296,039	6,118	8,998	379	53	1,851	20	17,419	28,667	4,034	10,624	38	1,487	145	241	16,569	27,617	33,988	56,284
6	Juni	42	983,887	3,857	5,561	227	26	1,200	15	10,886	17,889	3,074	8,058	60	590	174	273	12,229	20,794	23,115	38,683
7	Juli	54	1,295,737	6,925	9,579	281	131	1,703	5	18,624	30,192	4,517	11,584	53	1,805	118	300	18,377	30,432	37,001	60,624
8	Agustus	50	1,217,962	6,976	9,126	277	88	1,537	6	18,010	28,956	4,279	10,273	65	1,419	388	272	16,696	27,694	34,706	56,650
9	September	49	1,239,335	6,312	9,246	297	36	789	11	16,691	27,034	4,687	11,335	64	1,744	469	282	18,581	30,731	35,272	57,765
10	Oktober	45	1,082,637	5,980	9,188	357	114	1,266	17	16,922	27,750	4,499	10,359	33	1,536	357	186	16,970	27,905	33,892	55,655
11	November	43	1,019,420	6,037	9,034	360	64	685	10	16,190	26,279	4,278	9,980	28	2,052	539	464	17,341	28,352	33,531	54,631
12	Desember	47	1,176,863	7,129	9,892	469	53	632	10	18,185	29,188	4,509	11,396	39	2,657	369	323	19,293	31,420	37,478	60,608
TOTAL		608	14,120,165	70,773	100,982	3,630	1,240	14,914	214	191,753	311,493	48,713	124,219	593	20,151	3,306	3,154	200,136	331,408	391,889	642,901

DOMESTIK

NO.	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonage)	DISCHARGE								LOADING								TOTAL	
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL DISCH		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL LOAD		DISCH/LOAD	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
1	Januari	19	85,007	500	31	0	313	160	0	1,004	1,195	562	102	0	112	2	0	778	882	1,782	2,077
2	Pebruari	17	76,706	467	14	0	520	179	0	1,180	1,373	603	92	0	159	0	0	854	946	2,034	2,319
3	Maret	17	75,864	551	19	0	561	153	0	1,284	1,456	838	103	0	124	2	0	1,067	1,172	2,351	2,628
4	April	15	69,370	501	29	0	571	152	0	1,253	1,434	753	91	0	89	0	0	933	1,024	2,186	2,458
5	M e i	14	69,070	664	29	0	357	217	0	1,267	1,513	765	84	0	151	1	0	1,001	1,086	2,268	2,599
6	J u n i	8	34,408	247	11	0	313	65	0	636	712	438	50	0	0	0	0	488	538	1,124	1,250
7	J u l i	16	76,652	695	41	0	356	85	0	1,177	1,303	814	88	0	45	2	0	949	1,039	2,126	2,342
8	Agustus	17	84,821	766	16	0	750	91	0	1,623	1,730	1,147	100	0	4	1	0	1,252	1,353	2,875	3,083
9	September	18	96,471	896	27	0	861	104	0	1,888	2,019	1,242	89	0	36	1	0	1,368	1,458	3,256	3,477
10	Oktober	19	96,666	786	31	0	634	97	0	1,548	1,676	1,472	142	0	134	0	0	1,748	1,890	3,296	3,566
11	November	18	93,518	681	19	0	689	117	0	1,506	1,642	1,277	107	0	249	6	0	1,639	1,752	3,145	3,394
12	Desember	15	69,785	584	19	0	680	133	0	1,416	1,568	1,031	91	0	146	0	0	1,268	1,359	2,684	2,927
	TOTA L	193	928,338	7,338	286	0	6,605	1,553	0	15,782	17,621	10,942	1,139	0	1,249	15	0	13,345	14,499	29,127	32,120

TOTAL

	MONTH	SHIPS CALL	G.T (Tonage)	DISCHARGE								LOADING								TOTAL	
				FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL IMPORT		FULL CONTAINER			EMPTY CONTAINER			TOTAL EXPORT		EXPORT/IMPORT	
				20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	20'	40'	45'	20'	40'	45'	BOX	TEUS	BOX	TEUS
Bulan ini		62	1,246,648	7,713	9,911	469	733	765	10	19,601	30,756	5,540	11,487	39	2,803	369	323	20,561	32,779	40,162	63,535
Total s/d		801	15,048,503	78,111	101,268	3,630	7,845	16,467	214	207,535	329,114	59,655	125,358	593	21,400	3,321	3,154	213,481	345,907	421,016	675,021

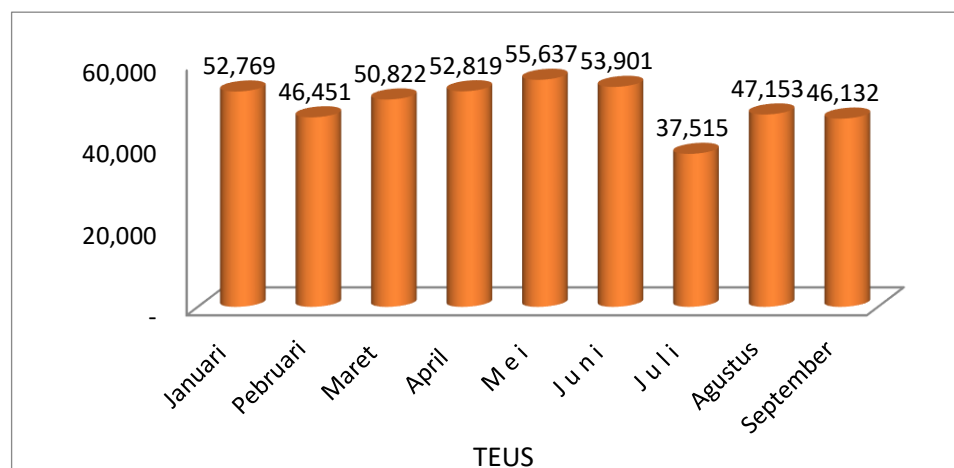
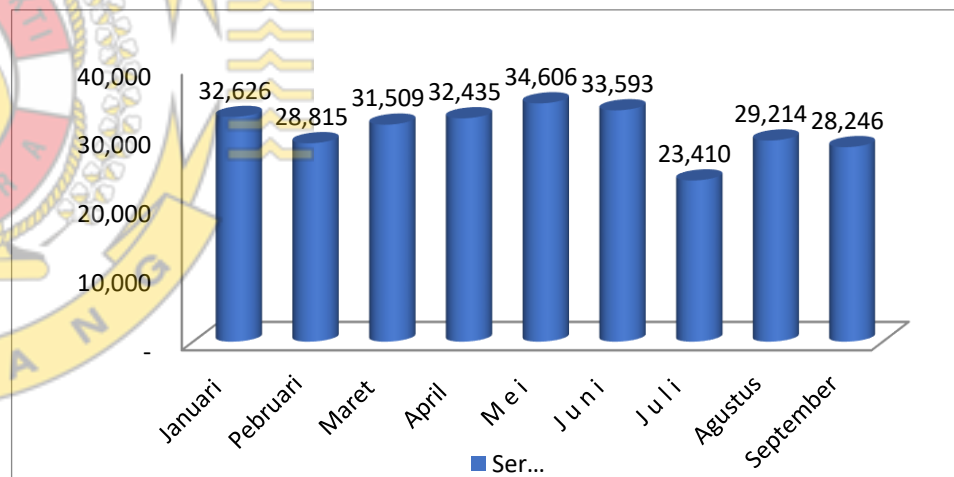


TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG (TPKS)

GRAFIK PETIKEMAS 2017

INTERNATIONAL

BULAN	BOX	BULAN	TEUS
Januari	32,626	Januari	52,769
Pebruari	28,815	Pebruari	46,451
Maret	31,509	Maret	50,822
April	32,435	April	52,819
Mei	34,606	Mei	55,637
Juni	33,593	Juni	53,901
Juli	23,410	Juli	37,515
Agustus	29,214	Agustus	47,153
September	28,246	September	46,132



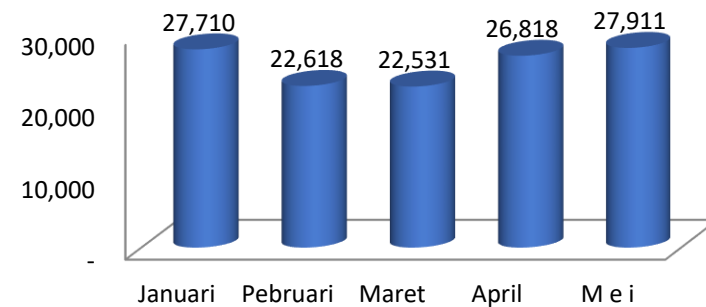
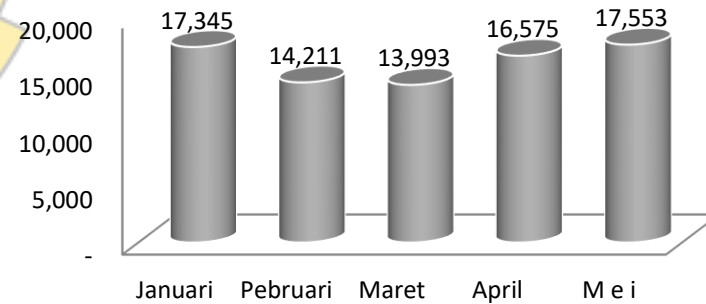


TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG (TPKS)

GRAFIK PETIKEMAS 2017

IMPORT
INTL

BULAN	BOX		BULAN	TEUS
Januari	17,345		Januari	27,710
Pebruari	14,211		Pebruari	22,618
Maret	13,993		Maret	22,531
April	16,575		April	26,818
Mei	17,553		Mei	27,911
Juni	15,248		Juni	24,088
Juli	11,531		Juli	18,428
Agustus	14,331		Agustus	22,755
September	13,371		September	21,408





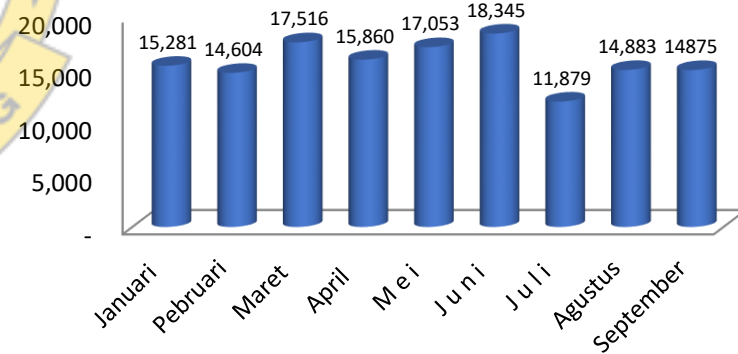
TERMINAL PETI KEMAS SEMARANG (TPKS)

GRAFIK PETIKEMAS 2017

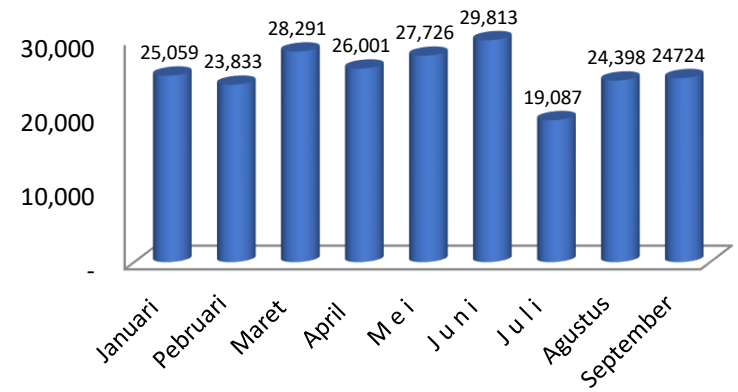
EXPORT INTL

BULAN	BOX		BULAN	TEUS
Januari	15,281		Januari	25,059
Pebruari	14,604		Pebruari	23,833
Maret	17,516		Maret	28,291
April	15,860		April	26,001
Mei	17,053		Mei	27,726
Juni	18,345		Juni	29,813
Juli	11,879		Juli	19,087
Agustus	14,883		Agustus	24,398
September	14875		September	24724

BOX EXPORT



TEUS EXPORT





**TERMINAL PETIKEMAS
SEMABANG**

KINERJA 2016

NO	URAIAN	SAT	TARGET 2016	JAN	FEB	MAR	s.d TRW I	APR	MEI	JUNI	SD SMT 1	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	s.d TRW III	OKTOBER	NOVEMBER	DESEMBER	SD SMT 2
A	KINERJA PELAYANAN KAPAL INTL																		
b.	Waiting Time For Berth	Jam																	
c.	Berthing Time	Jam	17.05	17.47	15.62	15.44	16.18	15.37	17.04	19.38	16.99	15.19	15.63	15.24	15.76	15.15	16.67	16.43	16.00
	1. Berth Working Time	Jam	14.70	14.89	13.65	14.00	14.18	13.07	14.87	17.01	14.78	12.90	13.72	12.80	13.55	13.28	14.99	14.91	14.18
	2. Non Operation Time	Jam	2.35	2.58	1.97	1.45	2.00	2.3	2.17	2.37	2.21	2.29	1.52	2.44	2.12	1.86	1.68	1.52	1.79
	3. Effective Time	Jam	13.70	13.27	12.72	12.61	12.87	12.3	13.69	13.91	13.19	11.44	12.66	11.21	12.13	12.13	13.68	12.92	12.71
	4. Idle Time	Jam	1.00	1.6	0.9	0.83	1.11	0.77	1.18	3.10	1.54	1.45	1.06	1.59	1.41	1.15	1.31	1.98	1.46
	5. ET : BT	%	80.00	76.00	81.00	82.00	79.67	79.05	79.56	72.28	77.64	75.32	80.03	73.07	76.51	79.30	81.21	78.23	78.81
A	KINERJA PELAYANAN KAPAL DOM																		
b.	Waiting Time For Berth	Jam																	
c.	Berthing Time	Jam	7.06	7.22	9.1	7.42	7.91	8.35	8.42	7.20	7.97	7.48	8.44	7.66	7.89	7.82	8.54	6.20	7.61
	1. Berth Working Time	Jam	4.92	4.71	7.13	6.05	5.96	6.20	5.48	5.01	5.66	4.54	5.86	5.02	5.27	5.65	7.38	4.20	5.63
	2. Non Operation Time	Jam	2.14	2.52	1.97	1.37	1.95	2.15	2.94	2.19	2.31	2.94	2.41	2.63	2.57	2.18	1.16	2.01	1.98
	3. Effective Time	Jam	3.72	3.79	5.25	3.69	4.24	5.17	4.68	4.2	4.57	3.45	5.35	4.51	4.47	4.85	5.8	3.49	4.65
	4. Idle Time	Jam	1.20	0.9	1.9	1.7	1.50	1.03	0.8	0.81	1.04	1.09	0.52	0.51	0.79	0.8	1.58	0.71	0.97
	5. ET : BT	%	61.00	53.00	58.00	59.00	56.67	59.97	55.38	56.28	57.07	45.09	60.53	55.02	54.43	61.07	65.20	57.73	59.61
B	PELAYANAN PETIKEMAS																		
a.	Luar Negeri	B/C/H	25.00	23.00	25.00	23.00	23.67	23.00	22.00	23.61	23.07	25.00	23.00	23.00	23.52	23.00	22.00	23.00	22.88
		B/S/H (BT)	40.00	38.00	40.00	42.00	40.00	45.00	41.00	42.00	42.00	44.00	43.00	42.00	42.75	46.00	42.00	43.00	43.44
a.	Dalam Negeri	B/C/H	24.00	24.00	23.00	20.00	22.33	24.18	24.00	24.00	23.63	27.00	22.00	22.00	23.66	21.00	21.00	22.00	21.91
		B/S/H (BT)	18.00	11.00	13.00	11.00	11.67	13.00	12.00	17.00	13.42	12.00	12.00	11.00	12.10	13.00	13.00	13.00	12.78
C	UTILISASI FASILITAS																		
a.	Demaga Petikemas																		
	1. BOR	(%)	45.00	41.69	45.75	36.36	41.27	40.45	45.98	40.58	42.07	41.22	40.4	38.78	40.62	40.14	39.68	38.79	39.81
	2. BTP	(TEUS/M2)	841.05	95.45	83.87	91.51	270.83	162.00	175.00	167.00	774.83	79.00	148.00	145.00	1146.83	149.00	154.00	171.00	1620.83
b.	Fasilitas Gudang CFS																		
	1. SOR	(%)	30.00	22.28	20.99	41.41	28.23	30.65	26.48	38.50	30.96	16.44	60.06	16.29	30.94	17.00	21.39	38.34	26.92
	2. STP	(TON/M2)	11.44	1.533	1.36	1.45	4.34	1.67	1.70	1.57	9.28	1.17	1.55	1.48	13.48	1.52	1.77	1.81	18.58
c.	Lapangan Penumpukan																		
	1. YOR	(%)	50.00	61.22	49.27	37.27	49.25	42.94	51.73	53.31	49.31	30.52	40.28	35.51	38.90	38.97	45.35	53.56	44.20
	2. YTP	(Teus/GS)	136.24	55.18	43.46	35.39	134.03	40.66	47.34	48.42	270.45	28.47	32.8	26.18	357.90	31.25	36.17	47.24	472.56
D	Utilisasi Kapal dan Alat Bongkar Muat																		
	ALAT B/M PETIKEMAS																		
	1. Container Crane	%	45	54	46	45	48.33	45	51	51	48.83	70.51	43.02	44.3	51.67	32.01	36	38.92	39.65
	2. Rubber Tyred Gantry (RTG)	%	45	42	68	66	58.67	66	64	64	63.17	42.51	59.71	56.52	55.48	53.6	60	62.32	57.85
	3. Top Loader	%	-	-	-	-	0.00	-	-	-	0.00	-	-	-	0.00	-	-	-	0.00
	4. Reach Stacker	%	35	32	32	32	32.00	31	31	31	31.25	17.66	18.21	35.63	25.69	33.29	39	39.56	34.38
	5. Side Loader	%	10	0.06	0.03	14.88	4.99	0.29	0.23	0.23	1.44	0.14	0.14	0.2	0.48	0.13	13	13.5	6.78
	6. Forklift	%	22	39	45	52	45.33	52	59	58	53.58	71.71	52.08	54.09	57.87	33.67	18	19.56	32.27
	7. Head Truck	%	45	46	25	40	37.00	40	42	42	40.25	28.04	36.68	35.93	35.23	28.07	43.8	40.37	36.87
	8. Spreader	%	-	-	-	-	0.00	-	-	-	0.00	-	-	-	0.00	-	-	-	0.00
	9. Reefer Plugs	%	17	26	24	32	27.33	25	24	28	26.08	16	24	21	21.77	22	29	24	24.19
	10. Chassis	%	45	46	41	41	42.67	41	42	42	41.92	28.04	36.68	35.93	35.64	28.02	43	40.37	36.76



PT. PELANGI PONTONAS
SIBIRANG

KINERJA 2017

NO	URAIAN	SATUAN	RKAP 2017	REALISASI																	
				JAN	FEB	MARET	TRW I	APR	MEI	JUN	TRW II	S.D TRW II	JUL	AGS	SEPT	TRW III	S.D TRW III	OKT	NOV	DES	S.D TRW IV
A.	KINERJA PELAYANAN KAPAL																				
1.	KAPAL LUAR NEGERI																				
	01. Kapal Petikemas																				
	05. Berthing Time (BT) :	Jam	17,05	17,76	16,29	15,24	16,43	18,70	16,90	16,84	17,48	16,96	14,90	12,68	13,56	13,71	15,87	16,20	14,96	13,23	15,61
	01. Not Operating	Jam	2,35	2,31	1,98	1,64	1,98	1,82	1,48	3,72	2,34	2,16	1,41	1,54	2,30	1,75	2,02	2,14	2,27	2,18	2,07
	02. Effective Time	Jam	13,70	13,96	13,34	12,66	13,32	15,93	14,40	12,35	14,23	13,77	13,02	10,60	10,70	11,44	13,00	13,36	12,17	10,41	12,74
	03. Idle Time (IT)	Jam	1,00	1,49	0,98	0,95	1,14	0,95	1,03	0,76	0,91	1,03	0,47	0,55	0,56	0,53	0,86	0,70	0,52	0,65	0,80
	ET:BT	Jam	80,35%	78,76	80,90	81,87	79,83	83,82	84,29	73,34	80,48	80,22	86,23	83,29	77,53	82,35	81,02	81,67	79,16	76,93	80,54
2.	KAPAL DALAM NEGERI																				
	01. Kapal Petikemas																				
	05. Berthing Time (BT) :	Jam	7,08	5,88	6,00	5,93	5,87	8,73	9,38	9,28	9,13	7,50	9,33	6,74	7,05	7,71	7,57	7,35	8,07	7,32	7,57
	01. Not Operating	Jam	2,14	1,50	1,66	2,41	1,86	1,91	1,50	2,49	1,97	1,91	1,45	1,53	2,42	1,80	1,87	1,62	2,39	2,59	1,96
	02. Effective Time	Jam	3,72	3,51	3,43	2,82	3,25	5,83	6,22	6,21	6,09	4,67	6,78	4,69	4,36	5,28	4,87	5,29	4,74	4,23	4,84
	03. Idle Time (IT)	Jam	1,20	0,67	0,92	0,70	0,76	1,06	1,65	0,59	1,10	0,93	1,11	0,52	0,27	0,63	0,83	0,44	0,95	0,51	0,78
	ET:BT	Jam	53%	64,04	57,23	51,84	60,64	64,73	63,80	63,30	64,01	62,66	72,63	67,19	57,61	65,81	63,84	68,83	57,64	56,22	63,04
B.	KINERJA PELAYANAN BARANG																				
2	PETIKEMAS																				
	Terminal Petikemas																				
	a. Luar Negeri	B/C/H	25,00	21,00	20,00	20,00	20	19,00	22,00	23,00	21,33	21	22,00	22,00	22,00	22	21,22	23,00	23,00	23,00	21,67
		B/S/H	50,00	40,00	41,00	41,00	41	33,00	42,00	43,00	39,33	40	43,00	45,00	46,00	44,67	41,56	45,00	46,00	49,00	43,00
	b. Domestik / Antar Pulau	B/C/H	25,00	23,00	25,00	25,00	24	18,00	23,00	22,00	21,00	23	22,00	22,00	23,00	22	22,56	24,00	22,00	22,00	22,58
		B/S/H	20,00	13,00	14,00	13,00	19	14,00	16,00	19,00	16,33	15	19,00	19,00	23,00	20	16,67	24,00	21,00	24,00	17,73
C	UTILISASI FASILITAS																				
A	DERMAGA																				
2	Dermaga Petikemas																				
	a. BOR	%	49	40,53	40,46	38,67	39,89	40,54	40,85	39,92	40,44	40,16	40,12	39,85	39,89	39,95	40,09	40,13	39,62	41,43	40,17
	b. BTP	Ton/M	10,092	166,00	144,00	167,00	477,00	171,00	172,00	135,00	478,00	955,00	165,00	156,00	161,00	482,00	1,437,00	167,00	171,00	174,00	1,949,00
B	PENJUALAN																				
2	Terminal Petikemas																				
	a. Container Freight Storage (CFS)																				
	- SOR	%	30	14,96	13,21	12,94	13,70	14,83	17,42	11,10	14,45	14,08	18,52	17,42	16,89	17,61	15,25	18,29	15,88	18,42	15,82
	- STM2	T/M2	137	1,29	1,28	1,51	4,08	1,82	2,02	1,17	5,01	9,09	1,98	1,63	1,60	5,21	14,30	2,10	2,06	1,72	20,18
	b. Container Yard (CY)																				
	- YOR	%	50	54,12	43,31	42,53	46,65	57,69	60,73	38,78	52,40	49,53	59,93	52,37	50,81	54,37	51,14	64,59	62,47		53,39
	- Dwellling Time	Hari	3	2,59	2,63	2,58	2,80	2,88	2,50	2,84	2,74	2,67	2,82	2,48	2,41	2,50	2,61	2,49	2,47	2,54	2,59
	- YTP	Ton/stok	1,638	45,30	37,87	40,40	123,57	51,91	59,42	36,66	147,99	271,56	47,20	39,68	33,44	120,32	391,88	51,43	49,12		492,43
D	UTILISASI KAPAL DAN ALAT B/M																				
C	ALAT B/M PETIKEMAS																				
	1. Container Crane	%	45,00	38,31	35,89	35,00	36,40	40,48	44,00	33,15	39,21	37,81	32,13	30,55	31,59	31,42	35,68	29,74	30,00		31,89
	2. Rubber Tyred Gantry (RTG)	%	45,00	63,19	62,51	57,44	61,05	60,98	62,74	49,81	57,71	59,38	62,64	59,79	58,96	60,46	59,74	54,14			59,18
	3. Top Loader	%	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	4. Reach Stacker	%	35,00	38,76	41,57	45,20	41,84	46,72	45,20	28,90	40,27	41,06	44,84	43,10	42,91	43,62	41,91	52,27			42,95
	5. Side Loader	%	10,00	12,90	16,10	17,70	15,57	18,30	17,70	10,20	15,40	15,48	11,07	12,40	17,75	13,74	14,90	23,91			15,80
	6. Forklift	%	22,00	22,21	30,59	27,20	26,67	36,99	26,79	32,30	32,03	29,35	39,96	32,30	5,97	26,08	28,26	10,29	8,59		24,84
	7. Head Truck	%	45,00	39,69	34,36	35,43	36,49	38,43	41,17	30,00	36,53	36,51	33,74	30,99	44,81	36,51	36,51	37,20	45,59		37,40
	8. Spreader	%	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	9. Reefer Plugs	%	17,00	26,91	19,22	30,84	25,66	32,26	42,00	33,04	35,77	30,71	32,30	26,37	77,69	45,45	35,63	50,23	47,91	53,93	39,39
	10. Chassis	%	45,00	39,69	34,36	35,43	36,49	38,45	41,75	30,21	36,80	36,65	33,74	30,99	44,81	36,51	36,60	37,31	45,59		37,48
	11. Ship to Shore (STS)	%	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	12. Automatic Stacking Crane (ASC)	%	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	13. Straddle Carrier (SC)	%	0,00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	14. Automatic Rubber Tyred Gantry	%	0,00	21,50	13,10	11,80	15,47	14,20	15,20	10,80	13,40	14,43	14,29	13,06	13,52	13,62	14,16	14,55			14,20

Mengetahui
Asman, Perencanaan

NOTE
DATA UTILISASI MASIH MENUNGGU MONIC SYSTEM DAN INFO TEAM TEKNIK

M. FATAH HIDAYAT



TERMINAL PETIKEMAS
SEBARANG

KINERJA 2018

NO	URAIAN	SATUAN	RKAP 2018	REALISASI															
				JAN	FEB	MARET	APR	MEI	JUN	JUL	AGS	SEPT	OKT	NOV	DES	2018	TRW 1	SMT 1	TRW 3
A.	KINERJA PELAYANAN KAPAL																		
1.	KAPAL LUAR NEGERI																		
	01. Kapal Petikemas																		
	05. Berthing Time (BT)	Jam	15.00	14.04	14.62	12.30	13.35	15.53	13.85	16.49	16.79	15.40	16.32	17.32	17.98	15.33	13.65		
	01. Not Operating Time	Jam	1.86	2.87	2.82	2.30	2.49	3.27	2.34	1.84	2.23	1.78	2.38	2.33	2.29	2.40	2.60		
	02. Effective Time (ET)	Jam	12.00	10.43	11.15	9.06	9.64	11.22	10.49	13.16	12.93	12.59	13.07	13.62	14.33	11.81	10.21		
	03. Idle Time (IT)	Jam	1.15	0.75	0.87	0.95	1.22	1.04	1.03	1.49	1.62	1.03	0.88	1.39	1.36	1.14	0.86		
	ET:BT		80.00%	73.42	74.96	72.35	71.02	70.72	75.28	78.94	75.48	80.77	78.48	78.46	78.24	75.677	7357.67%		
2.	KAPAL DALAM NEGERI																		
	01. Kapal Petikemas																		
	05. Berthing Time (BT)	Jam	7.00	6.94	6.59	6.19	6.70	6.48	6.05	7.24	9.13	10.64	9.72	9.53	8.28	6.62	7.91		
	01. Not Operating Time	Jam	1.50	2.31	2.87	2.65	2.34	2.17	2.18	1.80	2.16	1.36	2.03	1.76	2.62	2.19	2.61		
	02. Effective Time (ET)	Jam	4.50	4.29	5.17	5.10	5.77	5.40	5.43	5.02	6.12	7.38	6.55	6.44	4.91	5.63	4.85		
	03. Idle Time (IT)	Jam	1.00	0.34	0.64	0.44	0.58	0.90	0.45	0.42	0.85	1.89	1.13	1.33	0.75	0.81	0.47		
	ET:BT		64.29%	56.74	57	61.98	62.47	63.3	66.31	68.36	67.62	69.21	63.25	65.60	60.02	63.655	5857.33%		
B.	KINERJA PELAYANAN BARANG																		
2	PETIKEMAS																		
	Terminal Petikemas																		
	a. Luar Negeri	B/C/H	25.00	24.00	23.00	25.00	25.00	25.00	24.00	22.00	24.00	25.00	25.00	25.00	25.00	24	24.00		
		B/S/H	48.00	49.00	47.00	50.00	48.00	60.00	45.00	45.00	46.00	51.00	52.00	50.00	49.00	49	49		
	b. Domestik / Antar Pulau	B/C/H	25.00	23.00	21.00	27.00	30.00	26.00	24.00	23.00	23.00	21.00	23.00	24.00	25.00	24	24		
		B/S/H	20.00	23.00	20.00	26.00	27.00	26.00	24.00	24.00	26.00	20.00	22.00	22.00	29.00	24	23.00		
	DWELLING TIME																		
	01. Luar Negeri																		
	01. Impor	Hari	4.50	4.71	5.65	4.59	4.60	4.89	6.33	5.20	5.07	5.66	5.15	5.14	5.20	5.18	4.98		
	02. Ekspor	Hari	2.75	2.50	2.29	2.31	2.56	2.83	2.73	2.78	2.56	2.46	2.70	2.32	2.43	2.54	2.37		
	02. Dalam Negeri																		
	01. Bongkar	Hari	7.00	6.61	4.71	5.57	6.15	5.79	14.26	5.04	4.91	7.18	7.78	6.61	5.12	6.64	5.63		
	02. Muat	Hari	5.00	7.08	6.29	6.78	6.86	6.43	4.86	5.56	5.22	4.80	5.38	4.90	5.36	5.79	6.72		
C	UTILISASI FASILITAS																		
A	DERMAGA																		
2	Dermaga Petikemas																		
	a. BOR	%	40	39.76	39.99	40.63	43.07	43.85	44.24	43.12	42.99	43.52	41.86	29.75	30.68	40.29	40.13		
	b. BTP	Teus/M	1.750	165.00	150.00	175.00	171.00	174.00	119.00	188.00	174.00	178.00	173.00	131.00	137.00	1.935.00	490.00		
B	PENUMPUKAN																		
2	Terminal Petikemas																		
	a. Container Freight Storage (CFS)																		
	- SOR	%	18.79	21.84	17.26	13.27	15.83	22.46	25.77	36.26	29.44	30.62	31.34	32.26	29.16	25.46	17.46		
	- STP	TM2	18.14	2.32	1.84	1.43	2.06	2.38	0.25	0.36	0.29	0.31	0.31	0.32	0.29	12.16	5.59		
	b. Container Yard (CY)																		
	- YOR	%	48	63.05	58.65	40.00	47.17	55.41	37.60	47.58	53.90	54.96	42.67	40.38	40.03	48.45	53.90		
	- YTP	Teus/slot	492	46.01	41.81	33.84	45.66	51.28	19.73	31.21	45.55	40.91	34.55	52.47	46.90	489.92	121.66		
D	UTILISASI KAPAL DAN ALAT BIM																		
C	ALAT BIM PETIKEMAS																		
	1. Container Crane	%	45.00	32.55	35.92	32.06	34.54	36.44	22.15	44.83	39.09	37.36	34.57	40.27	36.33	35.51	33.51		
	2. Rubber Tyred Gantry (RTG)	%	45.00	62.77	61.43	63.09	62.37	63.60	43.82	64.31	48.85	73.52	68.33	60.36	62.11	61.21	62.43		
	3. Top Loader	%	0.00																
	4. Reach Stacker	%	35.00	52.41	50.79	48.08	53.20	58.29	31.74	60.35	60.62	84.62	73.34	63.37	46.19	56.92	50.43		

NO	URAIAN	SATUAN	RKAP 2018	REALISASI															
				JAN	FEB	MARET	APR	MEI	JUN	JUL	AGS	SEPT	OKT	NOV	DES	2018	TRW 1	SMT 1	TRW 3
5.	Side Loader	%	10.00	15.37	18.65	22.77	21.39	23.35	14.30	20.45	19.07	15.24	17.12	14.93	22.28	18.74	18.93		
6.	Forklift	%	22.00	44.14	45.56	44.43	48.34	68.64	50.16	66.83	69.53	76.03	85.35	83.11	75.46	63.13	44.71		
7.	Head Truck	%	45.00	36.67	46.47	53.59	46.99	49.97	33.06	49.39	47.59	50.63	48.12	47.64	52.84	46.91	45.58		
8.	Spreader	%	0.00																
9.	Reefer Plugs	%	17.00	36.56	44.00	47.43	43.13	41.77	22.38	33.83	43.61	36.56	32.58	47.91	41.05	39.23	42.66		
10.	Chassis	%	45.00	36.67	46.47	53.59	46.99	49.97	33.06	49.39	47.59	50.63	48.12	47.64	52.84	46.91	45.58		
11.	Ship to Shore (STS)	%	0.00																
12.	Automatic Stacking Crane (ASC)	%	0.00																
13.	Straddle Carrier (SC)	%	0.00																
14.	Automatic Rubber Tyred Gantry	%	0.00	19.45	19.55	13.71	15.43	17.41	9.78	11.09	14.86	17.75	18.43	17.15	14.88	15.79	15.49		

NOTE:

RKAP & KPI ada target yang berbeda



PT Pelindo III (Persero) Regional Jawa Tengah
Terminal Petikemas Semarang
(TPKS)



PROFILE

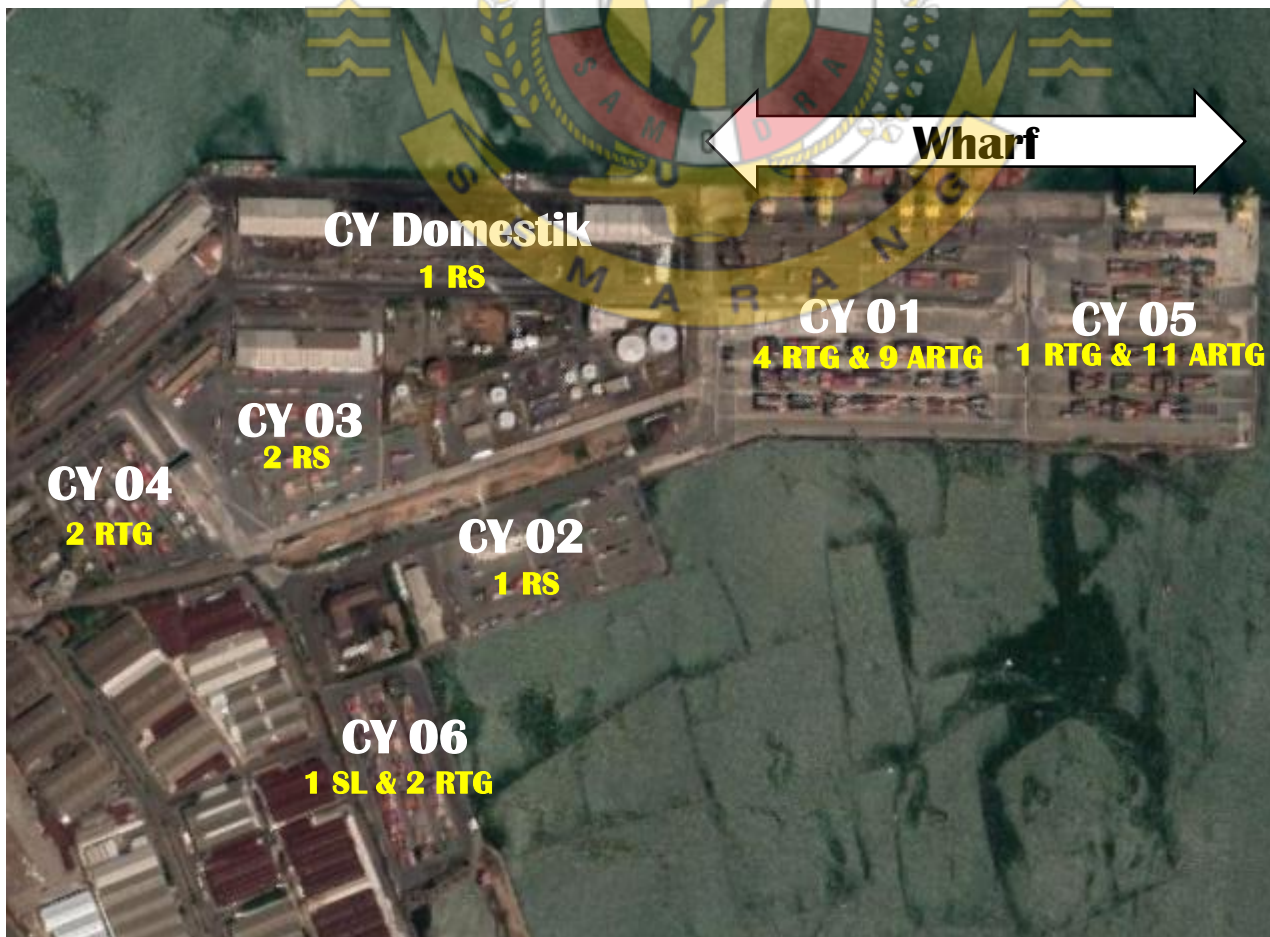
COMPANY

Description

TPKS is an Operator Terminal that
serve loading & unloading
containers
Export / Import : Since July 2001
Domestic : Since November 2012

Average 60-70 units / month
Feeder Service : 70%
Direct Service : 20%
Domestic Service : 10%





Length : 600 M
Width : 25 M
Channel Draft : -10 LWS (2019)
Wharf Draft : -12 LWS (2019)

NAME	CAPACITY	REMARK
CY 01	5,202 Teus	Export-Import
CY 02	1,698 Teus	DG, OOG, Reefer, BHL
CY 03	537 Teus	BHL
CY 04	1,412 Teus	Ex-BHL, Import
CY 05	4,256 Teus	Export, Import
CY 06	2,071 Teus	Ex-BHL, Import
DOMESTIK CY	1,544 Teus	
TOTAL	16,720 Teus	
CFS	9,564 M	
GATE	6 Gate	3 in 3 out



SERVICE

RECEIVING

Export container

DELIVERY

Import Container

CONSOLIDATION

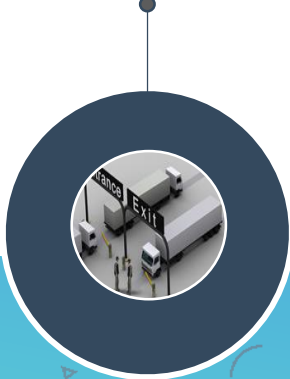
Change status
from FCL to LCL

PHYSIC INSPECTION

Customs
Quarantine

STEVEDORING

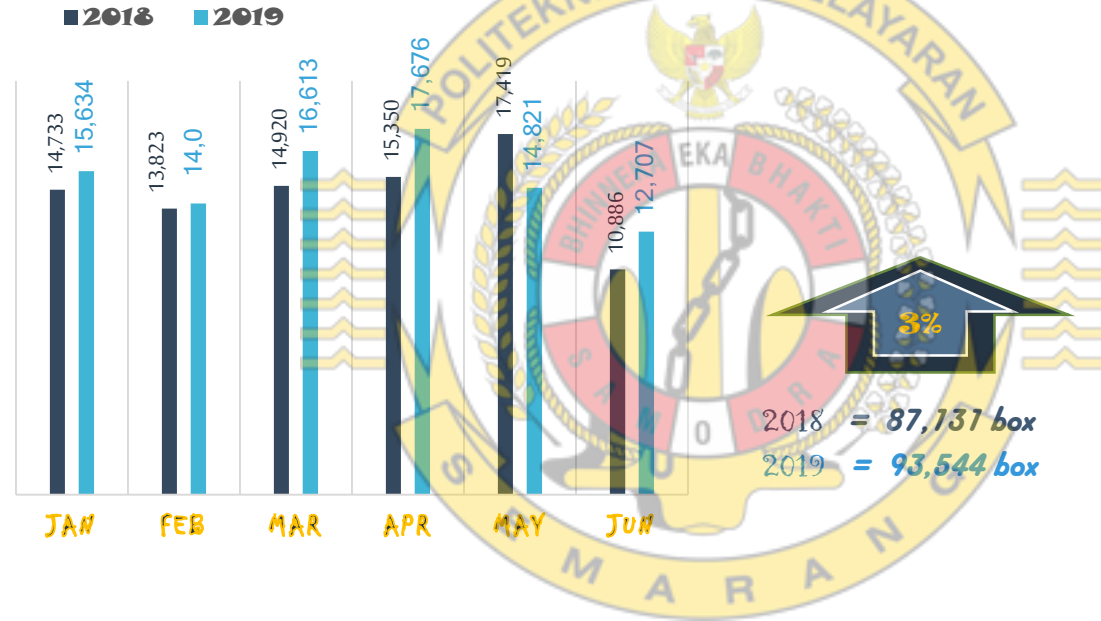
Loading and discharging
process



International

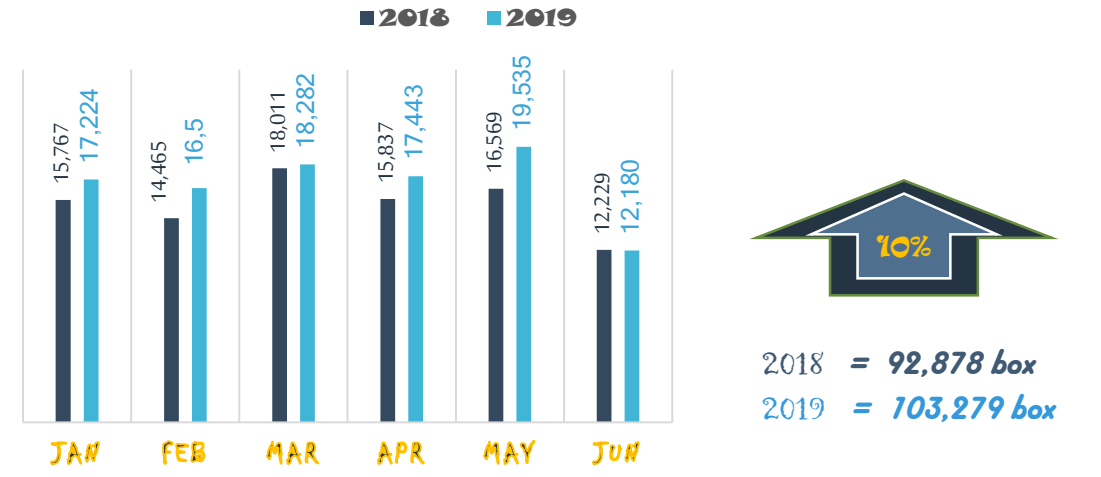
Domestic

EXPORT

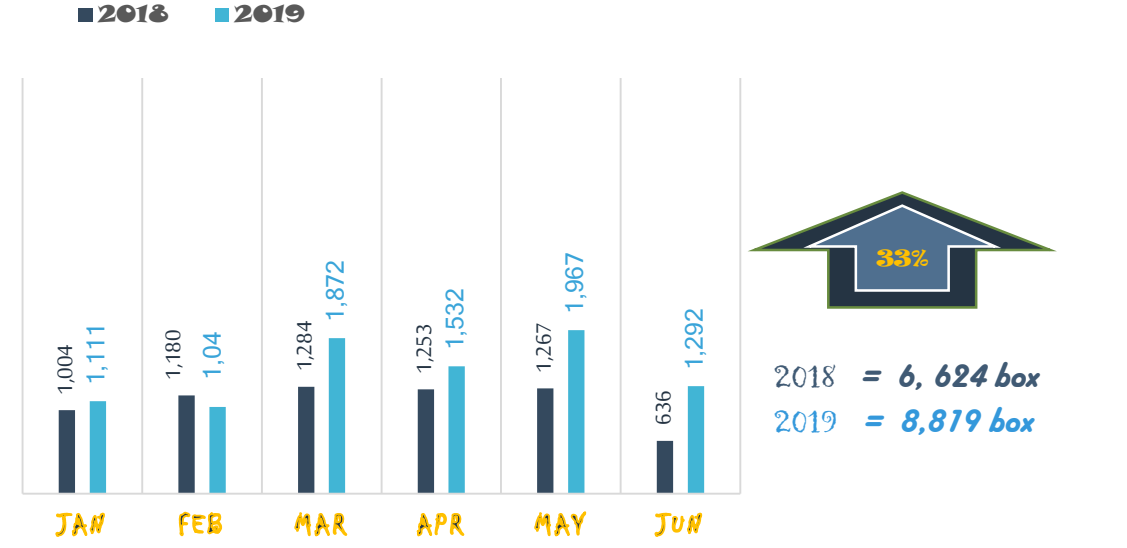


International

EXPORT

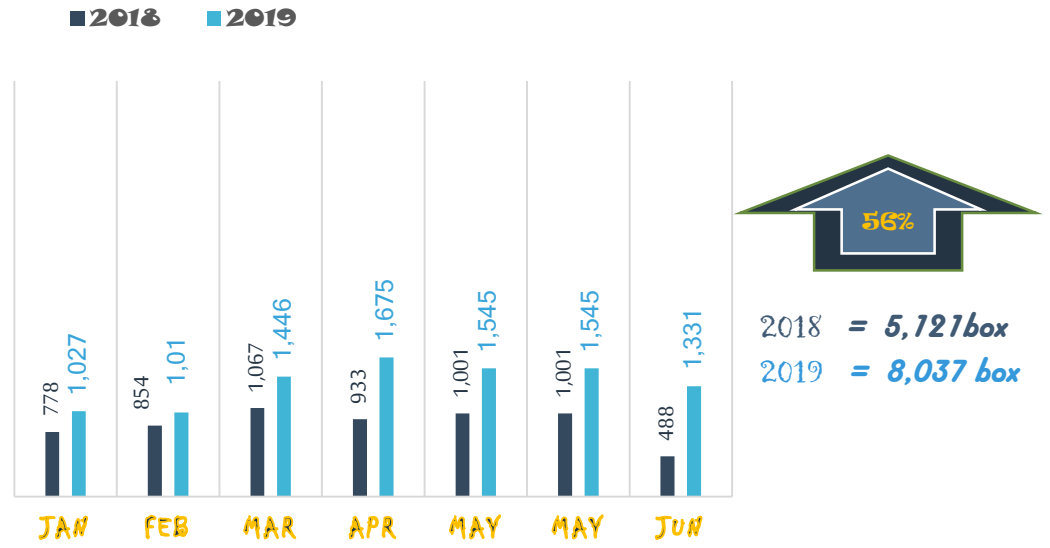


DISCHARGING



DOMESTIC

LOADING



AGENT



PLANNER

BAY 03									
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
A	A	A	A	L	L	L	L	F	F
A	A	A	A	L	L	L	L	F	F
A	A	A	A	L	L	L	L	F	F
H	H	F	F	L	L	F	F	H	H
H	H	F	F	L	L	F	F	H	H
H	H	F	F	L	L	F	F	H	H
R	R	F	F	L	L	F	F	R	R
R	R	F	F	L	L	F	F	R	R
R	R	F	F	L	L	F	F	R	R
BAY 15 (14)									
01	02	03	04	05	06	07	08	09	10
A	A	A	A	L	L	L	L	F	F
A	A	A	A	L	L	L	L	F	F
A	A	A	A	L	L	L	L	F	F
H	H	F	F	L	L	F	F	H	H
H	H	F	F	L	L	F	F	H	H
H	H	F	F	L	L	F	F	H	H
R	R	F	F	L	L	F	F	R	R
R	R	F	F	L	L	F	F	R	R
R	R	F	F	L	L	F	F	R	R
X	X	R	R	R	R	R	R	X	X
X	X	R	R	R	R	R	R	X	X
X	X	R	R	R	R	R	R	X	X
X	X	R	R	R	R	R	R	X	X
R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
R	R	R	R	R	R	R	R	R	R

MEETING PEYANDARAN KAPAL

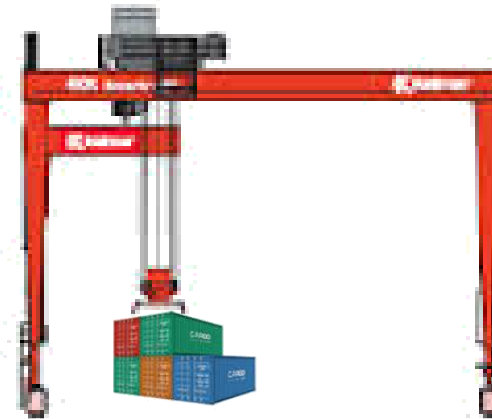


Agent pelayaran mengirimkan data (EDI file) bongkar (baplie) kepada planner TPKS melalui media elektronik (e-mail)

Ship planner TPKS melakukan pengolahan data pada system aplikasi yang ada (pengecekan jumlah dan jenisnya)

H-1 dilakukan meeting penyandaran kapal dan penetapan sandar kapal di TPKS

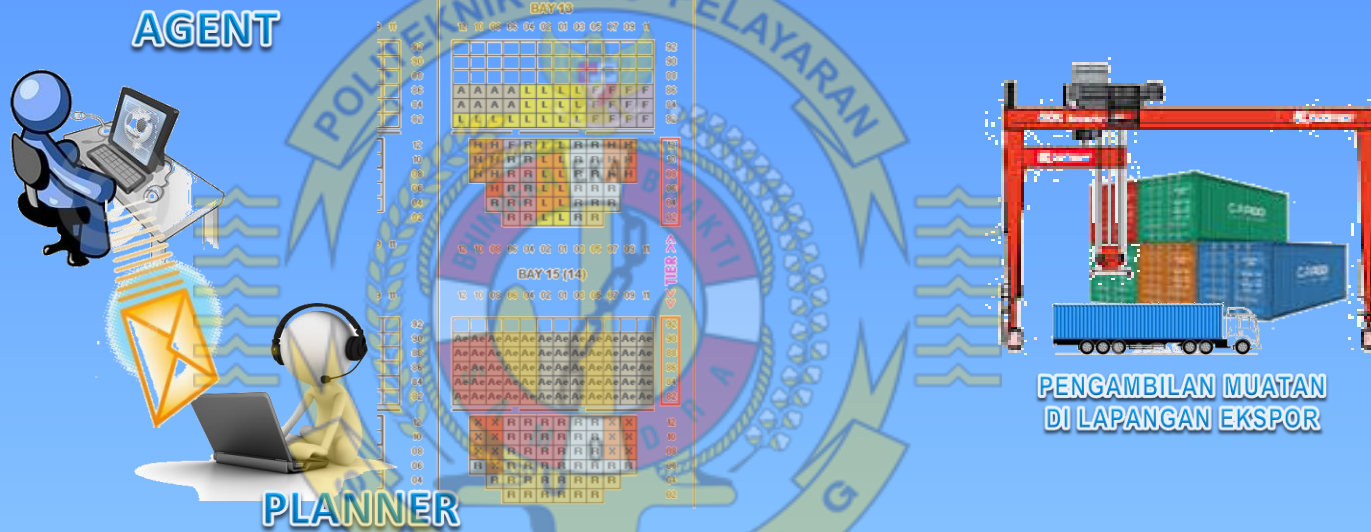
PELAYANAN BONGKAR KAPAL



Petugas terminal berkoordinasi untuk melakukan persiapan penyandaran dan kegiatan bongkar muat



Pelaksanaan pembongkaran sampai dengan penempatan container di lapangan penumpukan



Planner TPKS berkoordinasi dengan Agen Pelayaran berkaitan dengan container yang akan di muat ke atas kapal

Agen Pelayaran mengirimkan pre plan alokasi penempatan container di atas kapal

Ship Planner TPKS membuat pre plan sesuai panduan yang di buat oleh Agen Pelayaran, dan hasilnya di koordinasikan terlebih dahulu sebelum di ajukan ke pihak Kapal

Jika tidak ada perubahan data dari pihak Kapal maka akan dibuatkan dokumen loading sebagai pegangan kerja petugas TPKS di lapangan

Dilakukan proses pemuatan container ke atas kapal sesuai dengan pre plan yang telah disepakati kedua belah pihak

PELAYANAN
MUAT
KAPAL

JOB ORDER ON LINE



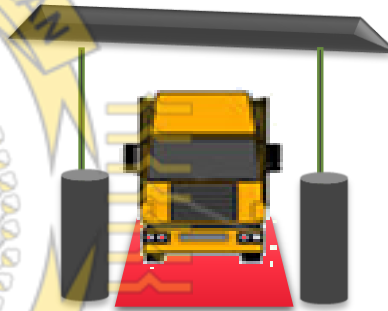
Pengguna jasa melakukan pembuatan job order secara on line melalui webaccess TPKS (online.tpkp.pelindo.co.id)

Selanjutnya akan terbit Proforma yang berisi jumlah nominal yang harus dibayarkan pengguna jasa. Pembayaran dapat dilakukan melalui ATM/ Internet Banking

Setelah melakukan pembayaran, pengguna jasa dapat mencetak job order yang dilengkapi dengan barcode sebagai dasar mendapat pelayanan di tpks



GATE



Supir trailer eksternal menempelkan barcode pada alat yang terpasang di Gate In

Selanjutnya supir trailer akan mendapat Job Slip yang berisi lokasi penumpukan container tersebut. Saat container melintas di Gate In, secara otomatis akan dilakukan proses penimbangan.

LAPANGAN PENUMPUKAN



Jika tidak ada kesalahan data pada system dengan fisik container, maka container langsung menuju ke lapangan penumpukan.

Jika ditemukan kedala maka supir trailer melapor ke Container Office di Interchange Area

PELAYANAN RECEIVING CONTAINER

JOB ORDER ON LINE



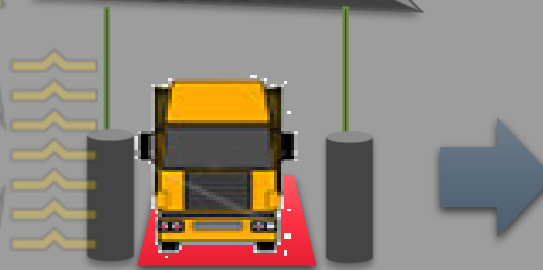
Pengguna jasa melakukan pembuatan job order secara on line melalui webaccess TPKS (online.tpkp.pelindo.co.id)

Selanjutnya akan terbit Proforma yang berisi jumlah nominal yang harus dibayarkan pengguna jasa. Pembayaran dapat dilakukan melalui ATM/ Internet Banking

Setelah melakukan pembayaran, pengguna jasa dapat mencetak job order yang dilengkapi dengan barcode sebagai dasar mendapat pelayanan di tpks



GATE IN



Supir trailer eksternal menempelkan barcode pada alat yang terpasang di Gate In

Selanjutnya supir trailer akan mendapat Job Slip yang berisi lokasi pengambilan container

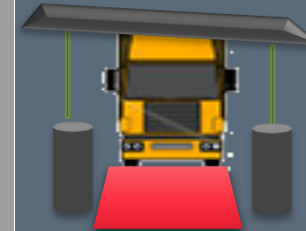
LAPANGAN PENUMPUKAN



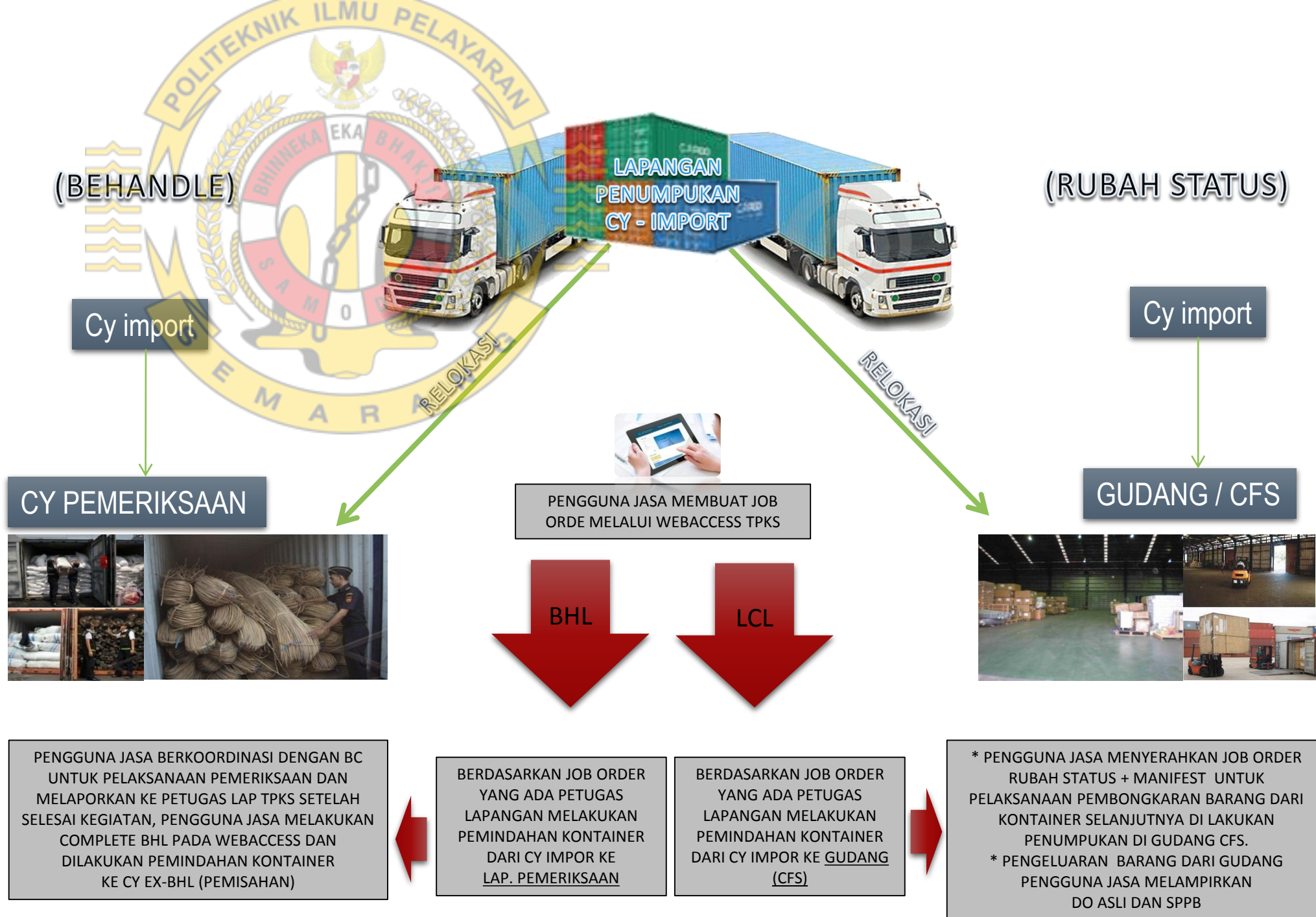
Jika delivery dengan alat A-RTG, maka supir trailer langsung menuju ke lapangan penumpukan untuk proses pengambilan container.

Jika delivery dengan RTG (manual), maka supir trailer menuju ke lapangan penumpukan dan menyerahkan Job Slip tsb kepada tally untuk konfirmasi pengambilan container.

GATE OUT



PELAYANAN DELIVERY CONTAINER



CONTACT US

Terminal Petikemas Semarang

Address

Jl. Coaster No. 10 A
Pelabuhan Tanjung Emas

Phone & Email

(024) 358 0668
online.tpks.co.id
support.tpks@pelindo.co.id
www.pelindo.co.id

Social Media

Facebook.com/yourcompany
Twitter.com/yourcompany
Youtube.com/yourcompany



HASIL WAWANCARA

A. DAFTAR RESPONDEN

1. Responden 1 : *Supervisor* Fasilitas Bangunan dan Lingkungan Terminal Peti Kemas Semarang
2. Responden 2 : *Supervisor Shiftyard* Terminal Petikemas Semarang
3. Responden 3 : Asman Sistem Manajemen, Keamanan Dan Keselamatan
4. Responden 4 : Asisten Perencanaan Operasi Kapal

B. HASIL WAWANCARA

Berikut adalah daftar wawancara beserta respondennya:

1. Responden 1

Nama : Bapak Gusti Ratno

Jabatan : *Supervisor* Fasilitas Bangunan dan Lingkungan Terminal Petikemas Semarang

Tanggal: 27 April 2019

- a. Menurut bapak sebagai *Supervisor* Fasilitas Bangunan dan Lingkungan Terminal Petikemas Semarang sebagai divisi yang terkait dengan proyek peninggian *container yard*, apakah yang melatar belakangi dilakukannya peninggian terhadap CY 01 di Terminal Petikemas Semarang?

Jawab : Alasan atau latar belakang mengapa dilakukan peninggian terhadap *container yard export import* di CY 01 adalah terjadinya penurunan permukaan tanah serta banjir rob yang melanda Terminal Petikemas Semarang, nilai penurunannya

yang mencapai 10-15 cm per tahun apat mengancam kegiatan operasional di Terminal Petikemas Semarang. Proyek ini dilaksanakan oleh PT. Wijaya Karya sebagai vendor perusahaan kontraktor yang melaksanakan proyek tersebut.

- b. Menurut bapak, jika banjir rob dan penurunan permukaan tanah yang terjadi menyebabkan area *container yard* tergenang air laut, dampak seperti apa yang akan terjadi?

Jawab : Apabila air laut menggenangi wilayah *container yard* maka akan berdampak pada kelancaran proses *handling container* serta menimbulkan kerugian pada beberapa pihak, yaitu pihak Terminal Petikemas Semarang, perusahaan pelayaran, dan pemilik barang.

- c. Dampak seperti apa sehingga menyebabkan kerugian bagi beberapa pihak seperti yang bapak maksud?

Jawab : Dampak yang dimaksudkan sehingga menyebabkan kerugian adalah, bila air laut menggenangi area *container yard* akan merusak muatan yang berada di dalam *container*. CY 01 merupakan tempat untuk menampung *container-container export import* sehingga air laut yang menggenangi area *container yard* akan membahayakan keutuhan dan keamanan barang yang ada di dalam *container*. Selain itu juga mengakibatkan rusaknya badan *container* karena air laut yang mengandung garam/asam dapat

mempercepat proses korosi pada besi. Tergenangnya area *container yard* juga akan menyebabkan kontur permukaan *container yard* tersebut menjadi bergelombang dan tidak rata, jika hal itu terjadi maka dapat mengganggu proses *stacking container* saat akan disusun dalam *tier* (tumpukan).

- d. Apakah sebelum ada peninggian CY 01, pernah terjadi banjir yang menggenangi area CY 01? Kalau pernah, bagaimana penanganannya?

Jawab : Pernah terjadi, area *container yard* pernah tergenang air laut yang diakibatkan oleh banjir rob. Hal yang dilakukan Terminal Petikemas Semarang yaitu mengoperasikan pompa-pompa yang ada untuk membuang genangan tersebut. Untuk penanganan terhadap *container*, kami segera mengamankan *container* yang tergenang tersebut ke tempat yang aman atau yang tidak tergenang air.

2. Responden 2

Nama : Bapak Ave Rizki

Jabatan : *Supervisor Shiftyard Planner* Terminal Petikemas Semarang

Tanggal: 1 Mei 2019

- a. Menurut Bapak Ave sebagai *Supervisor Shiftyard Planner* Terminal Petikemas Semarang, bagaimanakah Terminal Petikemas Semarang menyikapi proyek peninggian *container yard* terkait kondisi Terminal Petikemas Semarang apabila dilaksanakan proyek?

Jawab : Dengan adanya proyek peninggian *container yard*, maka kegiatan operasional di Terminal Petikemas Semarang tetap harus berjalan bagaimanapun kondisinya. Apabila terjadi masalah akibat adanya proyek maka akan disesuaikan agar kegiatan operasional tetap terlaksana karena arus barang *export* maupun *import* di TPKS setiap tahunnya mengalami peningkatan. Selain itu TPKS juga merupakan satu-satunya terminal *container* internasional yang menopang arus barang di wilayah Jawa Tengah dan sekitarnya sehingga keberadaan TPKS menjadi penting sebagai tempat perpindahan moda (*interface*) angkutan darat dan angkutan laut yang mengangkut Petikemas *export* dari daerah produsen pabrik yang terletak di darat (*hinterland*).

- b. Ketika sedang berlangsung proyek peninggian *container yard* dan kegiatan operasional di Terminal Petikemas Semarang tetap dilaksanakan, luas CY yang biasanya digunakan menjadi berkurang, bagaimana Terminal Petikemas Semarang menanggapi hal tersebut?

Jawab : Ketika sedang berlangsung proyek peninggian terhadap CY 01, luas CY yang dapat digunakan untuk *storage* berkurang akibat sebagian luasnya dilakukan peninggian sehingga Terminal Petikemas Semarang melakukan relokasi terhadap *container import* dari CY 01 yang sedang dilakukan peninggian ke CY 04 yang normalnya digunakan untuk menampung *container ex*

behandle dan CY 06 yang normalnya digunakan untuk menampung *container* kosong (*empty*). Namun akibat dari relokasi tersebut, jarak antara dermaga tempat bongkar muat *container* dengan CY untuk *container import* menjadi lebih jauh dibandingkan saat masih diletakkan di CY 01.

- c. Menurut Bapak sebagai orang yang berwenang terhadap kegiatan perencanaan bongkar muat *container export import*, bagaimana mengatur penempatan lokasi *container yard* yang ideal agar kegiatan bongkar muat menjadi efektif?

Jawab : Idealnya suatu area *container yard* ditempatkan tidak jauh dengan dermaga/*quayside*, hal tersebut dimaksudkan agar mempercepat proses pemuatan maupun pembongkaran *container* karena mobilitas *truck trailer* akan lebih singkat sehingga bongkar muat menjadi efektif.

- d. Bagaimana pelaksanaan bongkar muat pertama pasca dilakukan relokasi *container yard import* ke CY 04 dan 06 akibat proyek peninggian *container yard*?

Jawab : Ketika dilakukan operasi bongkar muat *container* yang pertama pasca dimulainya proyek peninggian CY 01, proses bongkar mulai dari *container* diangkut *trailer* dari *quayside* menuju *container yard import* untuk proses *stacking* hingga *trailer* kembali ke *quayside* berjalan lebih lambat daripada kondisi

normal karena jarak yang lebih jauh dibandingkan saat masih di CY 01.

3. Responden 3

Nama : Ibu Linda Rahayu

Jabatan : Asisten Manajer Sistem Manajemen, Keamanan Dan Keselamatan

Tanggal: 1 Mei 2019

a. Dengan adanya proyek peninggian *container yard*, maka terdapat alat berat dan material proyek yang masuk di wilayah kerja Terminal Petikemas Semarang. Apakah unsur-unsur proyek tersebut mengganggu jalannya arus *container* dari CY ke *quayside* atau sebaliknya?

Jawab : Adanya unsur-unsur proyek seperti material pasir, tanah, beton, kerikil serta peralatan-peralatan proyek yang berserakan memang mengganggu kelancaran arus *container* dari dan ke *container yard*, karena menghalangi bahu jalan yang dilalui *trailer*.

b. Bagaimana pengaruh kendaraan yang melintas di area Terminal Petikemas Semarang saat sedang berlangsung proyek peninggian *container yard* terhadap kondisi lalu lintas di area Terminal Petikemas Semarang?

Jawab : Dalam kegiatan operasional, terdapat beberapa kendaraan yang melintas di wilayah kerja Terminal Petikemas Semarang, seperti *truck* internal milik TPKS yang mengangkut *container* dari CY ke dermaga atau sebaliknya, *truck* eksternal milik eksportir maupun importir yang melakukan *receiving* atau *delivery*

container di Terminal Petikemas Semarang, ada pula mobil-mobil *safety* patrol dan alat bongkar muat seperti *forklift* atau *side loader*. Ketika ada pekerjaan peninggian *container yard*, terdapat kendaraan lain yang aktif melintas di area Terminal Petikemas Semarang yaitu kendaraan proyek dan *truck-truck* pengangkut material. Hal tersebut menyebabkan *crowded* di area jalan atau rute yang dilewati kendaraan operasional Terminal Petikemas Semarang karena padatnya jalan sehingga terganggunya arus lalu lintas. Hal tersebut bertambah parah ketika memasuki masa menjelang *closing stack*, yaitu waktu ditutupnya *receiving container* dari eksportir sebelum dimuat ke kapal. Menjelang *closing stack*, terdapat banyak *truck* eksportir yang melakukan *receiving container* sehingga arus kendaraan di Terminal Petikemas Semarang menjadi sangat padat ditambah dengan kondisi *container yard* yang sedang dilakukan peninggian menyebabkan situasi pada saat itu menjadi semakin *crowded*.

4. Responden 4

Nama : Ibu Dewinta Muslikha

Jabatan : Asisten Perencanaan Operasi Kapal

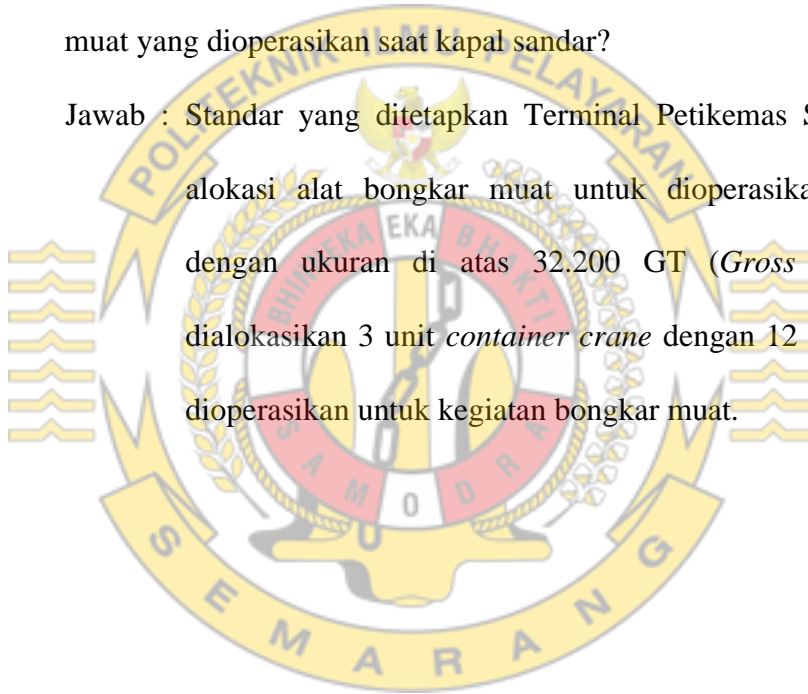
Tanggal: 3 Mei 2019

- a. Berapa tingkat kemampuan dermaga Terminal Petikemas Semarang bila disandari kapal? Bagaimana alokasinya?

Jawab : Dengan panjang dermaga yang mencapai 630 meter, maka dimungkinkan untuk sandar 3 kapal *container* dalam satu waktu dengan alokasi satu kapal ukuran besar, satu kapal ukuran sedang dan satu kapal ukuran kecil.

- b. Bagaimana Terminal Petikemas Semarang mengatur alokasi alat bongkar muat yang dioperasikan saat kapal sandar?

Jawab : Standar yang ditetapkan Terminal Petikemas Semarang dalam alokasi alat bongkar muat untuk dioperasikan adalah kapal dengan ukuran di atas 32.200 GT (*Gross Tonnage*) akan dialokasikan 3 unit *container crane* dengan 12 unit *trailer* yang dioperasikan untuk kegiatan bongkar muat.



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



1. Nama : Satria Iswahyudi
2. NIT : 52155870 K
3. Tempat/Tanggal lahir : Klaten, 18 November 1996
4. Jenis kelamin : Laki-laki
5. Agama : Islam
6. Alamat : Ds. Condong Catur, Kec. Depok, Kab. Sleman
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Pandimin
 - b. Ibu : Tri Rastini
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SDN Karangasem Lulus Tahun 2009
 - b. SMPN 2 Depok Lulus Tahun 2012
 - c. SMAN 4 Yogyakarta Lulus Tahun 2015
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang
9. Pengalaman Praktek Darat
 - Nama Perusahaan : PT. Samudera Indonesia KMTC Line Division
 - Divisi : *Import Document*
 - Alamat Perusahaan : Jalan H.S. Rasuna Said, Kuningan, Jakarta Selatan